

KÉSZÜLT A POLITIKATÖRTÉNETI INTÉZET
BUDAPEST-TÖRTÉNETI MŰHELYÉBEN

Kutatásvezető: Feitl István

X 254015
PÁL ISTVÁN - SZABÓ CSABA

A
BUDAPESTI
KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE
A POLITIKA NAPIRENDJÉN
1957-1990



A kötet megjelenését támogatta
a Nemzeti Kulturális Alap,



Nemzeti Kulturális Alap

a Budapest Bank Budapestért Alapítvány



és a Politikatörténeti Alapítvány.



SZTE Klebelsberg Könyvtár



J001194703



ISBN 968-963-338-403-9

© Pál István, Szabó Csaba, 2017

Kiadja a Napvilág Kiadó
www.napvilagkiado.eu

Borítófotó: A Ferenciek tere 1957-ben az Erzsébet híd torzójával, trolibusz
felsővezetékével, villamossal. (Fotó: Fortepan / UVATERV, k.a.: 96637)

Minden jog fenntartva!

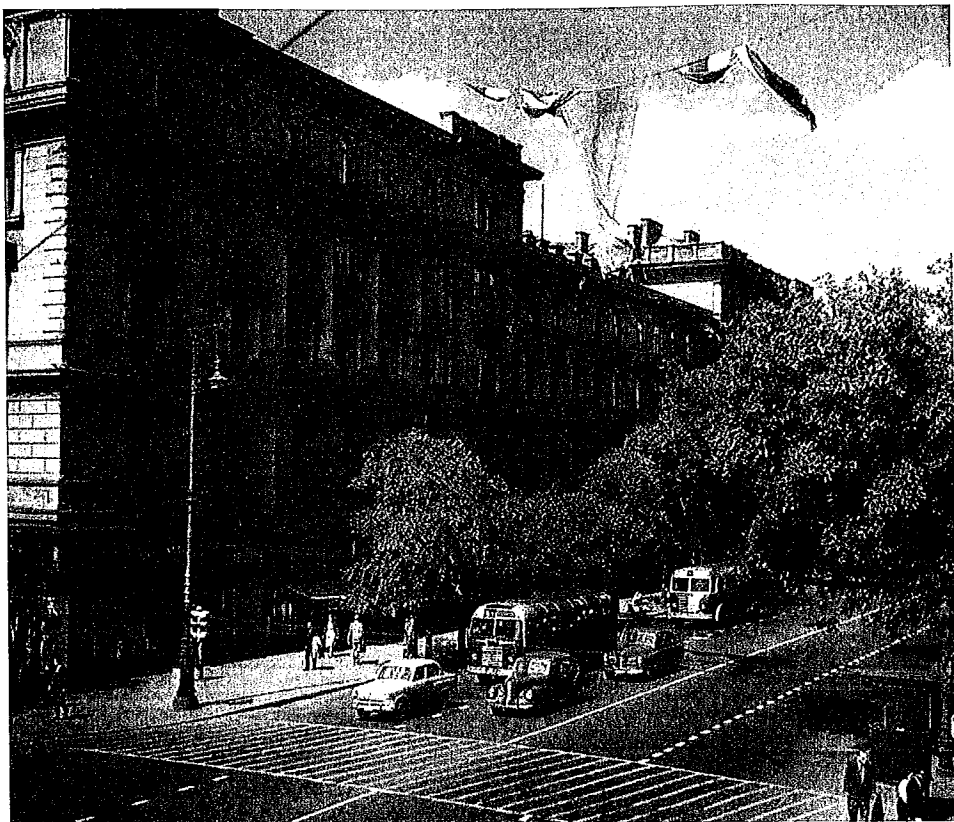
Jelen könyvet vagy annak részleteit tilos reprodukálni, adatrendszerben tárolni, bármely formában
vagy eszközzel – elektronikus, fényképeszeti vagy más módon – a kiadó engedélye nélkül közölni.

Printed in Hungary

X 254075

TARTALOM

BEVEZETÉS	7
MEGTORPANÁS ÉS FELLENDÜLÉS, 1957–1973	11
Az örökség	11
A bizonytalan kezdetek, 1957–1963	17
„Valami van, valami van, de nem az igazi...”	37
ARANYKOR ÉS STAGNÁLÁS, 1973–1990	99
Tervek a Hungária körút és az autópályák fejlesztésére	99
A bevezető útszakaszok és a közúti felüljárók	124
A BKV helyzete. A járműpark modernizációja	140
AZ ÉSZAK–DÉLI METRÓVONAL ÉPÍTÉSE	175
A 4-ES METRÓ TÖRTÉNETÉNEK KEZDETE A TÁVLATI GYORSVASÚTI TERVEK	189
AZ ÉLHETŐ VÁROS KÉRDÉSE. PARKOLÁS ÉS FORGALOMCSILLAPÍTÁS	221
BEFEJEZÉS	247
Irodalom	251
Levéltári források	251
Publikált források	252
Szakirodalom	253
Képek jegyzéke	255
Névmutató	259



1. kép. Népköztársaság úti (Andrássy út) életkép 1957-ben. Ikarus 30, Ikarus 60 típusú autóbuszok, korabeli járdafelfestés, a kép jobb alsó sarkában pedig forgalomirányító őrbódé

BEVEZETÉS

Az 1970-es évek elejétől a rendszerváltásig tartó szűk két évtizedre – vagy legalábbis az első tíz évre – a laikus közvélemény és a szakmai közösség egyaránt úgy emlékezik, mint a budapesti (tömeg)közlekedés fénykorára: a kelet–nyugati metró átadásától az 1990-es önkormányzati választásokig a budapesti közlekedési infrastruktúra páratlanul dinamikusan fejlődött. A metró építése 1990 őszéig folyamatosan haladt, két–három évente átalakítottak egy–egy nagyobb csomópontot, s a vizsgált időszak első felében kvázi évente elkészült egy új közúti felüljáró. Volt olyan év, amikor a Budapesti Közlekedési Vállalat (BKV) 400 új autóbust állított szolgálatba, bár az átlag inkább 150 körül lehetett; ez a mennyiség jócskán meghaladta a 2000-es éveken uralkodó, kampányszerű beszerzések volumenét. 1985-ben 88%-os volt a *modal split* – az egyéni és a tömegközlekedés egymáshoz viszonyított aránya –, amely az akkor még létező szocialista táboron belül is kiemelkedően magasnak számított. E kiváló teljesítményeket nemzetközileg is elismerték: a szakma egyes képviselőinek visszaemlékezései szerint a BKV a nyugati metropoliszok szemében is viszonyítási alap lett. Természetesen, ahogy a régi angol mondás is tartja, „az aranykor soha nem a jelenkor”. Az adott korszakban a közbeszéd inkább a negatívumokról – a zsúfoltságról, az építkezések által előidézett forgalmi torlódásokról, a zajról és porszenyezésről – szólt, mintsem a maihoz képest expanzív fejlődésről, a közlekedéspolitika eredményeiről. A szóban forgó szűk két évtizedet egyébként helyesebb lenne a „relatív aranykor” kifejezéssel aposztrofálni, hiszen bővelkedett az ellentmondásokban. A gyorsvasúti rendszer fejlesztése a hagyományos (orosz vagy inkább amerikai stílusú) nehézmetróra koncentrált, amely kezdetben több, később már kevesebb sikerrel próbált lépést tartani a tömeges lakásépítés programjával, miközben a BKV kezelésében lévő Helyiérdekű Vasút (HÉV) modernizációja legfeljebb a pályafelújításokra, a sebesség növelésére és a járművek cseréjére szorítkozott. A metróvonalak terjeszkedése együtt járt a villamosvasúti hálózat szétesésével, ugyanakkor az elővárosi tömegközlekedés szolgáltatóival nem alakult ki kellő együttműködés. Jól mutatja ezt, hogy a közlekedési szövetség a rendszerváltás után

15 évvel kezdett kialakulni. A legnagyobb adósság minden bizonnyal a közúti kapacitásoknál jelentkezett. A haránt irányú elemek közül a Hungária gyűrű csak az ezredfordulóra ért el az útvonal pesti hídfőjéhez; a Munkás körút és a hiányzó dunai átkelők – az Aquincumi, a Galvani, az Albertfalvai híd – a mai napig nem valósultak meg, s nem került sor a csepeli és a ráckevei HÉV-vonalak belvárosi kapcsolatainak megteremtésére sem. Ne feledkezzünk meg a szerencsétlen sorsú Dél-Buda–Rákospalota (DBR) metróvonalról sem, amely a finanszírozási gondokon túl amiatt sem készülhetett el, mert már akkor is nagyon komoly szakmai problémák övezték. A korszak döntéshozóinak ugyanakkor volt egy, máig ható – és mondjuk ki, a jelen körülmények között már korrigálhatatlan – tévedése, miszerint a magántulajdonban lévő személygépkocsik száma korlátok között tartható. E *wishful thinking* – a vágyálmodokban való gondolkodás – következtében a döntéshozók elfogadták azt a teóriát, hogy az új metróvonalak az emberek többségét el tudják juttatni úti céljához, a vilamosoktól és autóbuszoktól felszabaduló útfelület pedig elég lesz annak a relatíve kevés személyautónak, amelyet a lakosság akkoriban birtokolt. Ám az 1970-es évek végétől felgyorsult a társadalom differenciálódása, amely a gépkocsi iránti kereslet növekedésével párosult; ugyanakkor, befektetési lehetőségek hiányában, a magasabb jövedelem gyakoribb autóhasználattal párosult, például munkába járásra is. Mindezek fényében az 1980-as évek közepére kiderült, hogy a közúti forgalom – kezdetben inkább az áruszállítás és az autóbuszok, később a személygépkocsik – kedvéért „felszabadított” belvárosi útfelület elégtelen, ennek következtében állandósultak a torlódások.

A Kádár-korszak budapesti közlekedéspolitikáját két nagyobb egységre lehet osztani: az 1957–1973 és az 1973–1990 közötti időszakra. Az első időszak elején, 1957-től 1963-ig még nem volt biztosra vehető, hogy Budapest – Varsó vagy Belgrád mintájára – nem marad-e gyorsvasúti hálózat nélkül, amennyiben a forráshiányra és a meglévő társadalmi feszültségekre való tekintettel a döntéshozók visszalépnek a metróépítéstől vagy a fővárosi infrastruktúra érdemi fejlesztésétől. 1963-ban aztán lendületet kaptak a fejlesztések, de a közösségi közlekedés és a közúthálózat színvonala még mindig jócskán elmaradt az igényektől. A legdinamikusabb fejlődési periódus a kelet–nyugati metró átadásától 1982-ig tartott, amikor a mennyiségi mutatók javulásának köszönhetően általános volt a bizakodás. Igaz, az egyes projektek terén átmeneti megtorpanások, költségátúllépések akkor is jócskán előfordultak (az építőipar kapacitáshiánya miatt). Majd a fejlesztés lendülete 1982-től gyakorlatilag megtorpant a kedvezőtlen nemzetközi folyamatok – a második olajválság, az afganisztáni szovjet intervenció, a lengyelországi események, a magyar gazdaság versenyképességének ezekkel is összefüggésben lévő erodálódása, a külföldi kölcsönök felvételénél elszenvedett árfolyamvesztések, végül a kvázi államcsőd – következtében. A forráshiány folytán az 1980-as években a nagyberuházások terén

egyre nőtt a lemaradás, s közben a Világbank és Fund – Nemzetközi Valutaalap), valamint a hazai is egyre inkább abba az irányba terelték a korr csökkentse az állami szerepvállalást, és szakít alacsony tartásának gyakorlatával. A töme és a viteldíjak folyamatos növekedése egyr a lakosságot, majd a tömegközlekedési sz megoldások”. A városi és a távolsági forg jutott domináns szerephez, holott a közúti forg az utóbbi alágazat lehetőségeit.

Könyvünk megírásakor nem a közlekedési vonatkozású a sítésére, vagy a téma felmerülésének gyakoriságára, egyfajta statis re összpontosítottunk, hanem a budapesti közlekedés legjellemzőbb proba bemutatására és a Fővárosi Tanács válaszaira, tehát az eredményekre és a meg ne valósult tervek ismertetésére. Nem foglalkoztunk azokkal a BKV-s fejlesztésekkel, amelyek elsősorban az idegenforgalom céljait szolgálták, például a Libegő vagy a dunai hajózás; de olyan aktuális „divatirányzatokkal” sem, mint a kerékpározás szerepe a városi közlekedésben, amit az adott korszakban sokkal inkább a vidéki életforma megmaradt rekvizitumának, tehát meghaladandó gyakorlatnak tekintett nemcsak a főváros vezetősége, de a lakosság is. Téziseink bizonyításában a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának (MNL OL) anyagai – az MSZMP Politikai Bizottságának és Gazdasági Bizottságának határozatai, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) előterjesztései – segítik értelmezni az országos szintű döntéshozatalt, míg a Végrehajtó Bizottság (VB) jegyzőkönyvei a Fővárosi Tanács tevékenységét szemléltetik. A közlekedéstörténeti szakirodalom meglehetősen szűk körű, és sokszor felületes; a tágabb összefüggések ismertetéséhez pedig nem nélkülözhetők az általános történeti összefoglaló munkák, ahogy a *Budapest* folyóirat és a napisajtó felhasználása sem.

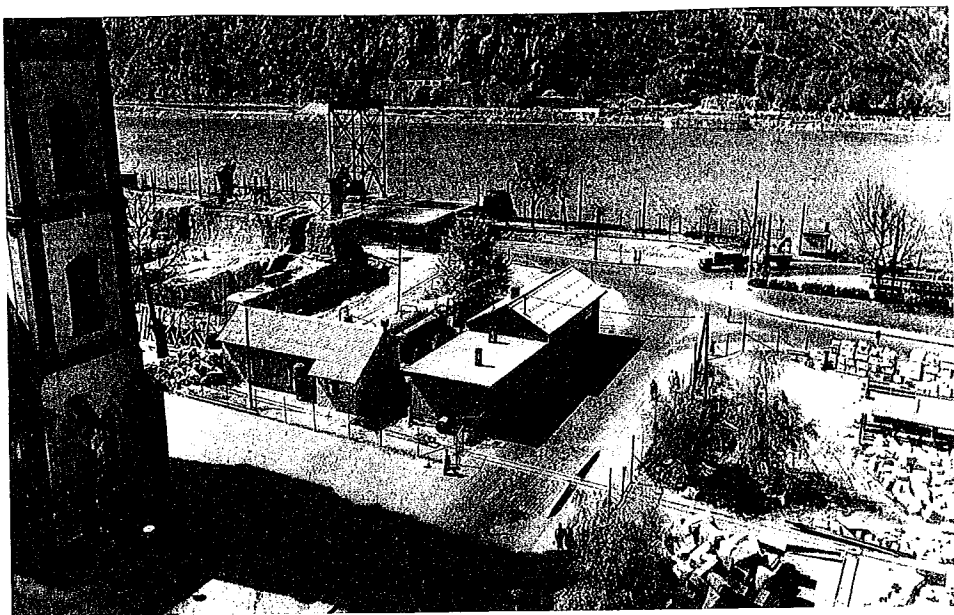
befejezése a
tónak tünt
ban kifeje
számára
A há
toly

15 évvel kezdett kialakulni. A legnagyobb adósság minden bizonnyal a közúti kapacitásoknál jelentkezett. A haránt irányú elemek közül a Hungária gyűrű csak az ezredfordulóra ért el az útvonal pesti hídfőjéhez; a Munkás körút és a hiányzó dunai átkelők – az Aquincumi, a Galvani, az Albertfalvai híd – a mai napig nem valósultak meg, s nem került sor a csepeli és a ráckevei HÉV-vonalak belvárosi kapcsolatainak megteremtésére sem. Ne feledkezzünk meg a szerencsétlen sorsú Dél-Buda–Rákospalota (DBR) metróvonalról sem, amely a finanszírozási gondokon túl amiatt sem készülhetett el, mert már akkor is nagyon komoly szakmai problémák övezték. A korszak döntéshozóinak ugyanakkor volt egy, máig ható – és mondjuk ki, a jelen körülmények között már korrigálhatatlan – tévedése, miszerint a magántulajdonban lévő személygépkocsik száma korlátok között tartható. E *wishful thinking* – a vágyálmodokban való gondolkodás – következtében a döntéshozók elfogadták azt a teóriát, hogy az új metróvonalak az emberek többségét el tudják juttatni úti céljához, a villamosoktól és autóbuszoktól felszabaduló útfelület pedig elég lesz annak a relatíve kevés személyautónak, amelyet a lakosság akkoriban birtokolt. Ám az 1970-es évek végétől felgyorsult a társadalom differenciálódása, amely a gépkocsi iránti kereslet növekedésével párosult; ugyanakkor, befektetési lehetőségek hiányában, a magasabb jövedelem gyakoribb autóhasználattal párosult, például munkába járásra is. Mindezek fényében az 1980-as évek közepére kiderült, hogy a közúti forgalom – kezdetben inkább az áruszállítás és az autóbuszok, később a személygépkocsik – kedvéért „felszabadított” belvárosi útfelület elégtelen, ennek következtében állandósultak a torlódások.

A Kádár-korszak budapesti közlekedéspolitikáját két nagyobb egységre lehet osztani: az 1957–1973 és az 1973–1990 közötti időszakra. Az első időszak elején, 1957-től 1963-ig még nem volt biztosra vehető, hogy Budapest – Varsó vagy Belgrád mintájára – nem marad-e gyorsvasúti hálózat nélkül, amennyiben a forráshiányra és a meglévő társadalmi feszültségekre való tekintettel a döntéshozók visszalépnek a metróépítéstől vagy a fővárosi infrastruktúra érdemi fejlesztésétől. 1963-ban aztán lendületet kaptak a fejlesztések, de a közösségi közlekedés és a közúthálózat színvonalára még mindig jócskán elmaradt az igényektől. A legdinamikusabb fejlődési periódus a kelet–nyugati metró átadásától 1982-ig tartott, amikor a mennyiségi mutatók javulásának köszönhetően általános volt a bizakodás. Igaz, az egyes projektek terén átmeneti megtorpanások, költségütlépések akkor is jócskán előfordultak (az építőipar kapacitáshiánya miatt). Majd a fejlesztés lendülete 1982-től gyakorlatilag megtorpan a kedvezőtlen nemzetközi folyamatok – a második olajválság, az afganisztáni szovjet intervenció, a lengyelországi események, a magyar gazdaság versenyképességének ezekkel is összefüggésben lévő erodálódása, a külföldi kölcsönök felvételénél elszenvedett árfolyamveszteségek, végül a kvázi államcsőd – következtében. A forráshiány folytán az 1980-as években a nagyberuházások terén

egyre nőtt a lemaradás, s közben a Világbank és az IMF (*International Monetary Fund* – Nemzetközi Valutaalap), valamint a hazánkat hitelező magánpénzüstintézetek is egyre inkább abba az irányba terelték a kormányzatot, hogy a gazdasági életben csökkentse az állami szerepvállalást, és szakítson a fogyasztói árak mesterségesen alacsonyan tartásának gyakorlatával. A tömegközlekedés emiatt csökkenő dotációja és a viteldíjak folyamatos növekedése egyre inkább az autóhasználat felé orientálta a lakosságot, majd a tömegközlekedési szektoron belül kezdtek elterjedni az „olcsó megoldások”. A városi és a távolsági forgalomban egyaránt mindinkább az autóbusz jutott domináns szerephez, holott a közúti forgalom növekedése erősen behatárolta az utóbbi alágazat lehetőségeit.

Könyvünk megírásakor nem a közlekedési vonatkozású adatok számszerűösszesítésére, vagy a téma felmerülésének gyakoriságára, egyfajta statisztika elkészítésére összpontosítottunk, hanem a budapesti közlekedés legjellemzőbb problémáinak bemutatására és a Fővárosi Tanács válaszaira, tehát az eredményekre és a meg nem valósult tervek ismertetésére. Nem foglalkoztunk azokkal a BKV-s fejlesztésekkel, amelyek elsősorban az idegenforgalom céljait szolgálták, például a Libegő vagy a dunai hajózás; de olyan aktuális „divatirányzatokkal” sem, mint a kerékpározás szerepe a városi közlekedésben, amit az adott korszakban sokkal inkább a vidéki életforma megmaradt rekvizitumának, tehát meghaladandó gyakorlatnak tekintett nemcsak a főváros vezetősége, de a lakosság is. Téziseink bizonyításában a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának (MNL OL) anyagai – az MSZMP Politikai Bizottságának és Gazdasági Bizottságának határozatai, a Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) előterjesztései – segítik értelmezni az országos szintű döntéshozatalt, míg a Végrehajtó Bizottság (VB) jegyzőkönyvei a Fővárosi Tanács tevékenységét szemléltetik. A közlekedéstörténeti szakirodalom meglehetősen szűk körű, és sokszor felületes; a tágabb összefüggések ismertetéséhez pedig nem nélkülözhetők az általános történeti összefoglaló munkák, ahogy a *Budapest* folyóirat és a napisajtó felhasználása sem.



2. kép. Az Erzsébet híd pesti hídfőjének helye és a Március 15. tér sarka, 1961. A régi hídfő bontása a végéhez közeledik, a Március 15. teret pedig a kibontott és osztályozott kőtömbök foglalják el.

MEGTORPANÁS ÉS FELLENDÜLÉS, 1957–1973

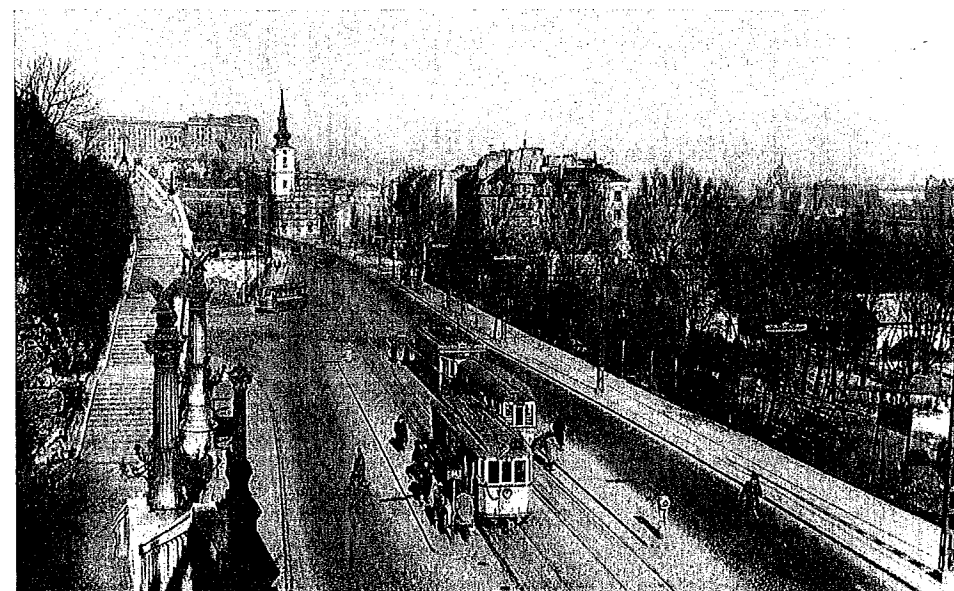
Az örökség

A második világháborús harcok elültével Budapesten is megindult az újjáépítés, és égetően szükségessé vált a tömegközlekedési hálózat helyreállítása. A sietség és a nyersanyaghiány akkora volt, hogy a megrongálódott villamospályákhoz szükséges sínanyagot némely esetekben más, épen maradt vonalak ideiglenes egyvágányúvá tételével, azaz a második vágány felszedésével biztosították. Ám alig heverte ki Budapest tömegközlekedése a háborús károkat, máris egy új, igen komoly feladattal kellett megbirkóznia. Az 1949. évi XXVI. törvény értelmében a főváros 1950. január elsején hét megyei jogú város és tizenhat nagyközség lakosságával lett gazdagabb, addigi területe pedig két és félszeresére nőtt.¹ Az így keletkezett lakosságtöbblet és az első ötéves tervvel beinduló iparosítás által generált utasforgalom néhány év alatt megsokszorozta az utazási igényeket és a tömegközlekedésben részt vevők számát. A feladat megoldásában igen nagy szerep jutott a Fővárosi Autóbuszüzemnek (FAÜ), amely az egységes fővárosi tömegközlekedési cég, a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaság (BSZKRT) 1949-es szétzilálása után önállósult. Az újonnan becsatolt városrészekkel meg kellett teremteni a kapcsolatot, és több esetben az addigi közlekedési struktúrát teljesen másikkal kellett felváltani, mint például a XVII. kerületben. Az autóbuszos összeköttetés megteremtése ezekben az esetekben kézenfekvőnek tűnt, hiszen egyrészt a villamosnál jóval olcsóbban lehetett újabb vonalakat nyitni, másrészt a fővárosba olvasztott agglomerációt addig kiszolgáló MÁVAUT (Magyar Államvasutak Autóközlekedési Részvénytársasága) járatai is a FAÜ égisze alá kerültek. Már 1947-ben égető volt a buszhiány, sürgősen új járműveket kellett beszerezni. Az ekkor még működő BSZKRT kis híján Nyugatról importált buszokat a Közlekedési Minisztérium asszisztálásával. A minisztérium kezdetben a Renault-nál próbálkozott, az üzlet meghiúsulása után pedig egy angol

¹ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: *Budapest közlekedése tegnap, ma holnap*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977. 150.

gyártóval vette fel a kapcsolatot. Mégsem érkeztek angol buszok a magyar fővárosba, mivel a Gazdasági Rendőrség augusztusban letartóztatta a BSZKRT elnökét azzal a gyanúval, hogy a szociáldemokrata kézen levő vállalat vezetője kenőpénzt fogadott el a külföldi gyártótól. A külhoni megrendelések helyett így a Gazdasági Főtanács döntése értelmében az összes szükséges buszt a hazai iparnak kellett előállítania. Ennek ellenére (vagy épp ezért) a fővárosi buszközlekedés az ötvenes években tragikus állapotba került. A régi buszok üzemben tartása is épp elég feladatot rótt a BSZKRT megszűnése után külön vállalatokként működő karbantartó és javítóüzemekre. A problémát fokozta az újonnan gyártott,² sokszor kétes minőségű buszok (Rába Tr3.5, MÁVAG Tr5, Ikarus 60) gyors amortizációja, valamint az állandósult alkatrész-, kenőolaj-, esetenként üzemanyaghiány.³ A korhangulatot jól mutatja az az 1951-es kísérlet, hogy a csúcsidőn kívül kihasználatlannak minősített autóbuszokat teherszállításra is alkalmazták, megoldva ezzel a teherfuvarozásban jelentkező kapacitáshiány problémáját.⁴

Az autóbuszos ágazat mellett nehéz helyzetbe került a Fővárosi Villamosvasút (FVV) is, amelynek járműparkja talán még rosszabb állapotban volt. A többségében a századelőn gyártott, és a háború után épp csak összefoltozott favázás villamosok között igazi csúcstechnológiát képviseltek az 1956. április elsején debütált UV-típusú járművek, amelyeket bár egy háború előtti típus alapjaira építettek, majdnem korszerű, de mégsem egyértelműen modern műszaki tartalommal láttak el.⁵ Az FVV hálózati infrastruktúrája borzalmas állapotban volt. A villamospályasínek annyira elkoptak, hogy egy korabeli feljegyzés szerint, amelyet a Magyar Dolgozók Pártja Központi Vezetőségének (MDP KV) egyik adminisztratív munkatársa készített, a kocsik „valósággal a földön járnak”. A villamosenergia-korlátozáskor áram nélkül maradó felsővezetékek miatt pedig sokszor órákat vesztgeltek a villamosok az utcákon, nem kis bosszúságot okozva az utazóközönségnek. Az ötvenes években már tetten érhető az a gondolkodásmód, hogy a villamost száműzzék a Belvárosból; emiatt a Fővárosi Villamosvasút meglevő eszközeinek a fejlesztése is elmaradt.⁶ Az akkori utazóközönség számára igencsak emlékezetesek az ötvenes évek. A hálózatra naponta rázúduló munkástömeg és az elégtelen infrastruktúra együttesen tumultuózus jeleneteket szült, mindennapossá vált az elviselhetetlen zsúfoltság.⁷ Nem könnyítette meg az utazni vágyók helyzetét a BSZKRT utódai által bevezetett, társaságokként eltérő díjszabások, jegyek, bérletek kusza egyvelege sem; a villamos



3. kép. A Gellért lépcső és környéke 1960-ban. Az autóbusz a Hegyalja útra kanyarodik

volt a legolcsóbb, az autóbusz a legdrágább közlekedési eszköz. Az árkülönbözetnek köszönhetően az akkoriban még sokkal kiterjedtebb villamoshálózaton közlekedő járműveket szinte megrohanták az utasok. Újdonságnak számított viszont a trolibusz, amelynek első viszonylata (a háború előtti óbudai próbajárattól eltekintve) 1949-ben, Sztálin 70. születésnapján indult el a hetvenes számmal.⁸

Nem kerülték el a korszakra jellemző grandiózus presztízsbetűházások a közlekedést sem. Tíz éve dédelgetett tervet porolt le az MDP a választások előtt 1949-ben: a fővárosi metró megépítésének tervét. A földalatti gyorsvasút ügyének napirendre tűzésében több tényező játszott szerepet. Egyrészt úgy vélték, Budapest közlekedési gondjait mintegy varázsűtésre megoldhatják egy metróvonallal. Másrészt a politikai vezetés, az atomháborútól tartva, sürgetőnek érezte egy olyan nagyszabású föld alatti objektum létesítését, amely adott esetben óvóhelyként is kiválóan funkcionál. Ezért is esett a választás a kelet–nyugati, Duna alatt futó vonalra: egy esetleges légitámadás esetén az alagút biztosította volna a folyó két partján fekvő városrészek összeköttetését a romba dőlt hidak helyett. Ugyanakkor sokat nyomott a latban az a tény is, hogy a tervezett vonal a Parlament és más központi közigazgatási épületek közvetlen szomszédságában haladt, így atomtámadás esetén a politikai vezetést könnyen biztonságba lehetett helyezni az alagutakban: a metró emellett menekülő-útvonal-

² Bódy Zsombor: Egy szocialista járműipari vállalat születése. Vállalati fejlődés a sráfokocsiktól a repülőgépeken át az önhordó karosszériás buszokig. *Korall*, 2013/52. 91–112.

³ Legát Tibor: *Buszos könyv*. Jószöveg Műhely, Budapest, 2009. 32–50.

⁴ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 131.

⁵ Legát Tibor: *Közlekedik a főváros*. Jószöveg Műhely, Budapest, 2008. 44–46.

⁶ Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedés, politika*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Budapest, 2011. 184–185.

⁷ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 150.

⁸ Legát Tibor: *Buszos könyv*. 174–178.

ként is szolgált volna a külső városrészek felé. A metróépítésre mint sztahanovista élüzemre amúgy is megkülönböztetett figyelem irányult. Ezt mutatja, hogy bár az első ötéves tervben a közlekedésre összesen fordítható kiadások jelentősen csökkentek, az igen drága metróépítkezést még ilyen anyagi feltételek mellett is prioritásként, kiemelt projektként kezelték. 1950-ben megindult a munka, s a terv szerint a vonalat két ütemben, 1954-ben, illetve 1955-ben kellett volna átadni. Mondani sem kell, hogy az előkészítés–tervezés–építkezés közben tapasztalható anomáliák ellenére a metróépítésben részt vevő bányászok, kőművesek, gépkezelők és egyéb munkások hada igen hamar nemzeti hőssé vált. A kivételesnek számító fizetés és ellátás, az odaadó figyelem, ami körülvette őket, gyorsan az egyik legvágyottabb szakmává tette a „metró” munkáját.⁹ Az 1953-ban bekövetkező politikai fordulat és az ötéves terv revíziója után azonban a közlekedés fejlesztésében inkább már a felszíni hálózat problémáira fókuszáltak. Az előrehaladott állapotban levő metróépítést befagyasztották,¹⁰ mert a beruházást nem lehetett a Magyar Rádióban vagy a sajtóban úgy kommunikálni, hogy „bekapcsolódik az ország [fogyasztási cikkekkel történő] ellátásába”.¹¹

Természetesen olyan beruházások is történtek, amelyeknek nem volt a metróhoz hasonló propagandisztikus alapja, és sokkal inkább a közlekedés napi problémáinak megoldására, illetve fejlesztésének ügyére fókuszáltak. Nagyon fontos volt a főváros első gyorsvasútjának, a Csepelt és a Boráros teret összekötő HÉV-vonalnak a megépítése és átadása 1951-ben. Miután Csepel 1950-ben csatlakozott a főváros-hoz, javítani kellett a terület súlyosan elégtelen közlekedési helyzetén. Hiányzott az „iparos” Csepelt a városközponttal összekötő közlekedés, vállalható eljutási idő alatt. A MÁV Duna-parti teherpályaudvara mentén a Boráros térre befutó, a nagykerületi villamoshálózathoz csatlakozó vonala mintegy 50 millió forintot emésztett fel: többet, mint a korszakban a budapesti felszíni közlekedésre fordított összes beruházás. Az új HÉV-hez és a 2-es villamos vonalának rendezéséhez kapcsolódóan építették ki a Dimitrov (ma Fővám) téri csomópontot, amely az első külön szintű keresztezés-ként – ahol elkülönült a villamosvasúti, a közúti és a gyalogosforgalom – a későbbi csomóponti fejlesztéseknek és az aluljáró-építéseknek is egyik mintájául szolgált.¹² A budapesti úthálózat tekintetében nagy jelentőségű volt északon a Sztálinról elnevezett híd 1950. november 7-i átadása. Ezzel, a mai Árpád híddal, megindulhatott a belsőbb városrészek tehermentesítésének folyamata is.¹³ Igazságtalan lenne azon-

ban azt állítani, hogy az ötvenes években a vezetés Budapest közlekedését kizárólag néhány mamutberuházással próbálta fejleszteni. Noha az évtizedben megvalósult vagy elkezdett építkezések valóban nem egy átfogó koncepció mentén haladtak, ez nem jelentette egyúttal a fejlesztési terv hiányát is. 1953-ban az Országos Tervhivatal (OT) és a Budapest Városi Tanács ugyanis tető alá hozott egy megállapodást a városrendezés irányelveiről. Közlekedési szempontból igen fontosnak tartották a földalattivasút-hálózat teljes kiépítését, bár ekkor még csak két vonallal számoltak. Továbbá számúzni kívánták a villamosokat a belvárosból, a kieső viszonylatokat buszokkal és trolikkal pótolva. Figyelemre méltó, hogy az 1953-as koncepcióban igen komoly úthálózati fejlesztéseket körvonalaztak. Szükségesnek tartották, hogy a tervezett, országos gyorsforgalmi hálózat budapesti szakaszai a Hungária körútra fussanak be. A körút szélesítésén kívül további úthálózati korszerűsítéseket, csomópontfejlesztéseket irányoztak elő. Felmerült az azóta is hiányzó Csepel–Budafok és Újpest–Óbuda híd építésének időszerűsége is.¹⁴

A nagyszabású feladatok érdekes megvilágítást kapnak, ha összevetjük őket a ténnyel, hogy 1951 és 1957 között nagyon kevés kivételtől eltekintve magánszemély nem vásárolhatott újonnan személygépkocsit, ráadásul a meglévő járművek megtartását is sokszor engedélyhez kötötték. A hozzájárulást jellemzően az kapta meg, akinek a munkájához szükség volt az autóra (például orvosok), míg más esetekben sokszor a személyi kapcsolatok vagy az egyéni szimbolikus tőke döntött.¹⁵ Intenzív forgalmat tehát aligha lehetett az ötvenes évekbeli fővárosban tapasztalni. Az 1953-as fejlesztési terv megalkotása mégsem volt hiábavaló: több eleme visszaköszönt a Kádár-kori budapesti közlekedési koncepciókban.

Miután a Sztálin halálával kezdődő enyhülés légkörében a Szovjetunió Kommunista Pártjának Központi Bizottsága (SZKP KB) elkezdte felülvizsgálni addigi gazdaságpolitikai elveit, 1953 júniusától Nagy Imre vezetésével Magyarországon is egy reformernek nevezhető irányzat lett a meghatározó. Az új miniszterelnök megtartotta ugyan a nehézipar primátusát, de annak fejlesztési ütemét visszafogta, és a korábbi évekhez képest jobban szem előtt tartotta az életszínvonal növelését. Az ipari beruházások részesedése a népgazdaság összes beruházásaiból az 1953 és 1954 közötti időszakban 46,9%-ról 38,7%-ra esett. Különösen figyelemreméltó ez a tény annak fényében, hogy az első ötéves terv korrigált, felemelt változata eredetileg 48,2%-ban szabta meg az ipari beruházások mértékét. Az 1953-as fordulatra a nyeregből kibillant Rákosi 1955-ben egy újabb, a régi módszerekhez visszanyúló fordulattal reagált (az SZKP-val összhangban). A két, egymásnak feszülő irányzatot

⁹ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. Kozmosz Kiadó, Budapest, 1982. 57–77.

¹⁰ Uo. 77.

¹¹ Simándi Irén: *Politika, társadalom, gazdaság a Magyar Rádióban 1953–1956*. Gondolat Kiadó, Budapest, 2016. 135.

¹² Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 133.

¹³ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest, 2001. 206.

¹⁴ Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltár (MNL OL) XIX-H-1-c Közlekedési és Postaügyi Minisztérium TÜK Iratok 10. d. 07/387/1953. Előterjesztés Budapest városi tömegközlekedésének megjavítása és fejlesztése tárgyában. Budapest, 1953. XII. 14. 1–8.

¹⁵ Ocskay Zoltán: *Autózás az ötvenes években*. Oldtimer Média, Budapest, 2014. 114–124.



4. kép. Az autó (GAZ-Volga) mint státuszszimbólum, 1957

végül az MDP KV 1956. júliusi határozata próbálta egységbe fogni. A határozat elítélte ugyan a személyi kultuszt, valamint gazdasági vonalon is kompromisszumot próbált keresni, ez utóbbit azonban az 1956. októberi események miatt már nem tudták átültetni a gyakorlatba.¹⁶

Az 1956-os forradalom bukása utáni időszakban Budapest közlekedési problémáinak megoldása hosszú ideig nem szerepelt kiemelt helyen sem az országos politika, sem a Fővárosi Tanács napirendjén. Az újonnan megalakult MSZMP (Magyar Szocialista Munkáspárt), fennállásának első két évében, kizárólag a megtorlásokkal, az államhatalom újjászervezésével, valamint a szervezeti-ügyrendi kérdésekkel volt elfoglalva, miközben a főváros a harcok során megsérült 13 000 lakást igyekezett rendbe tenni. A pártvezetés már csak azért sem nagyon foglalkozhatott érdemben a budapesti infrastruktúra modernizációjával (különösen pedig a metróépítés folytatásával), mert a népgazdaság forrásait alaposan kimerítette az extenzív iparosítás, a nem sokkal korábban befejeződött háborúsjóvátétel-fizetés, valamint a Szovjetunióval folytatott, számunkra előnytelen kereskedelem-ből származó mérleghiány. Ugyanakkor a forradalom leverését követő diplomáciai elszigeteltség alatt a nyugati bankoktól gyakorlatilag lehetetlen volt hitelhez

¹⁶ Ungvárszki Ágnes: *Gazdaságpolitikai ciklusok Magyarországon (1948–1988)*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1989. 34–38.

jutni.¹⁷ A párt vezetése belátta, hogy az ötvenes évek gyakorlatához már nem lehet visszatérni, ezért Kádár János az 1953-as, illetve az 1956. júliusi reformok folytatását hirdette. A már folyamatban levő nehézipari beruházások lezárásától azonban nem lehetett eltekinteni. Egészében véve a nem termelő ipari ágazatok, köztük a közlekedés fejlesztésére előirányzott beruházási hányad növekedett: igaz, ez még mindig elmaradt az igényektől.¹⁸ Az érdemi reformok hiánya és a mezőgazdaság kollektivizálása visszavetette a gazdasági növekedést, ezáltal az életszínvonal emelése és a „kényelmi beruházások” (pl. kelet–nyugati metró) megvalósítása veszélybe került.¹⁹ Történt mindez akkor, amikor Nyugaton éppen megindult indult az infrastrukturális ágazatok, mindenekelőtt a közlekedés fejlődése,²⁰ amiről a hazai közvélemény egy tekintélyes hányada az 1963–1964 után Nyugatról hazalátogató rokonok beszámolóiból, vagy éppen az első társasutazások révén szerzett információt, tapasztalatot.

A bizonytalan kezdetek, 1957–1963

Mint az eddigiekből is látható, a Rákosi-korszak öröksége a közlekedési rendszer és az infrastruktúra szempontjából egyáltalán nem volt kedvezőnek mondható. A második ötéves tervidőszak irányelvei között, amelyeket nem sokkal az 1956-os forradalom előtt érvénytelenítettek, a kelet–nyugati metró nem szerepelt prioritásként. Az Országos Tervhivatal sürgetőbbnek tartotta 1100 darab új autóbusz beszerzését a tömegközlekedési kapcsolatokkal nem rendelkező települések bekapcsolására, valamint a vasúti vontatószerzőpárk megújítását.²¹ Ennek időszerűségét mutatta, hogy Magyarország a vasúti forgalom intenzitását tekintve Európában az élen haladt, viszont infrastruktúrájában még a keleti blokkon belül is sereghajtónak számított.²² A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) 1955 januárjában már az Erzsébet híd helyreállítását szorgalmazta, mondván: a főváros központi elhelyezkedésű folyami átkelőjét az eredeti formában, de a középső két sáv helyén villamospályával, 1961-re újjá kell építeni. A fenti irányelvek deklarálásakor még úgy tűnt, hogy 1957 végén megindulhatnak a munkálatok, ám a tervhivatal 1956. június 12-i

¹⁷ Borhi László: *A vasfüggöny mögött. Magyarország a nagyhatalmi erőterben, 1945–1968*. Ister Kiadó és Kulturális Szolgáltató Egyesület, Budapest, 2000.

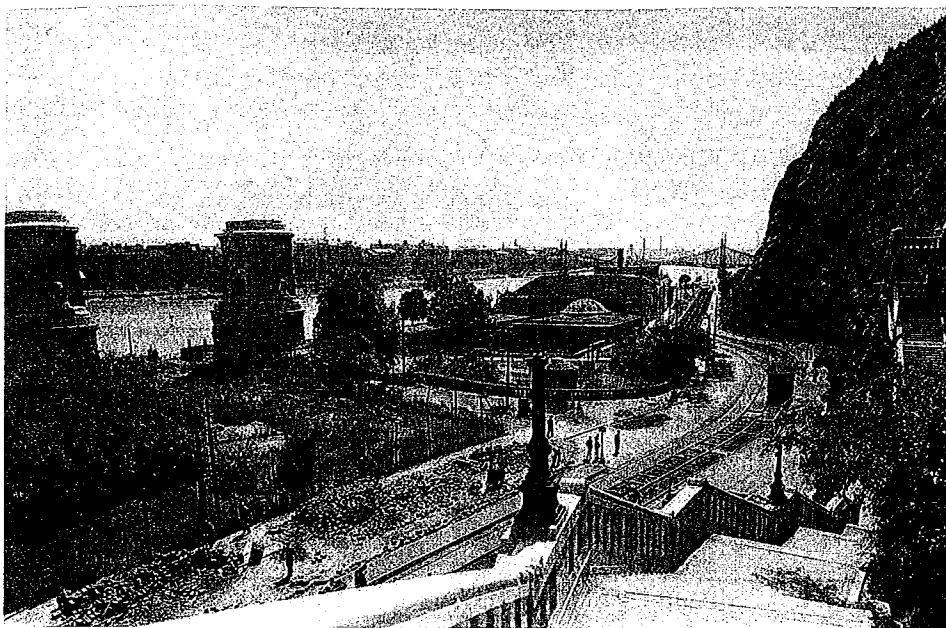
¹⁸ Pető Iván–Szakács Sándor: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985*. I. k. Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka 1945–1968. Közgazdasági és Jogi Kiadó, Budapest, 1985. 384–386.

¹⁹ Ungvárszki Ágnes: I. m. 41–45.

²⁰ Pető Iván–Szakács Sándor: I. m. 622–623.

²¹ MNL OL XIX-H-1-p KPM Bebrits Lajos kormánybiztos iratai 3. d. A második ötéves terv közlekedés és hírközlésre vonatkozóan elfogadott irányelvei. Budapest, 1956. IV. 27. 1–3.

²² Pető Iván–Szakács Sándor: I. m. 628–630.



5. kép. A második világháborúban megsemmisült Erzsébet híd budai hídfője és környéke 1956-ban. A hídfő lekerítve, gazosan, forgalom alig mutatkozik

bejelentéséből kiderült: a híd átadására 1964 előtt nem lehet számítani. Mindazonáltal az egyöntetű szakmai tiltakozás elérte, hogy az UVATERV (Út- és Vasúttervező Vállalat) 1957 augusztusában hozzáfoghasson a híd tervezéséhez.²³

A metróépítés folytatásáról már csak azért sem esett komolyabban szó, mert a súlyos pénzügyi nehézségek közepette a nemzetgazdaság erőforrásait nem lehetett a korábbi évek gyakorlatához hasonlóan igénybe venni. Ettől függetlenül a szakértői közösség már akkor is felhívta a döntéshozók figyelmét arra, hogy a földalatti vasút kelet–nyugati vonalából már addig teljesen elkészült 1893 méter iker és 660 méter egyéb alagút, 50%-ban pedig három állomás és 40 műtárgy, amelyek összesen 940 millió forinttal szerepeltek a nyilvántartásban. Az állagmegóvás végrehajtásánál egyre nagyobb problémát okozott, hogy az eredetileg egy-két évre tervezett szüneteltetés időtartama folyamatosan hosszabbodott. A beruházás leállításkor olyan állapotba kellett hozni a befejezetlen földalatti-létesítményeket, hogy elvégezhetővé váljon majd az állagmegóváshoz nélkülözhetetlen szigetelés, ám a szűkösen adagolt állami forrásokra való tekintettel úgy tűnt, ez a munka akár 10–15 évig is eltarthat.

²³ Földi András: Az új Erzsébet híd tervezésének előkészítése, 1951. 11. 28.–1959. 10. 15. In: *A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak gyűjteménye*. Budapest, 2003. október 10. MAGÉSZ, Budapest, 2004. 54–58.



6. kép. A Deák Ferenc tér 1958-ban. Előtérben a metróépítés munkaterülete téglakerítéssel körbevéve

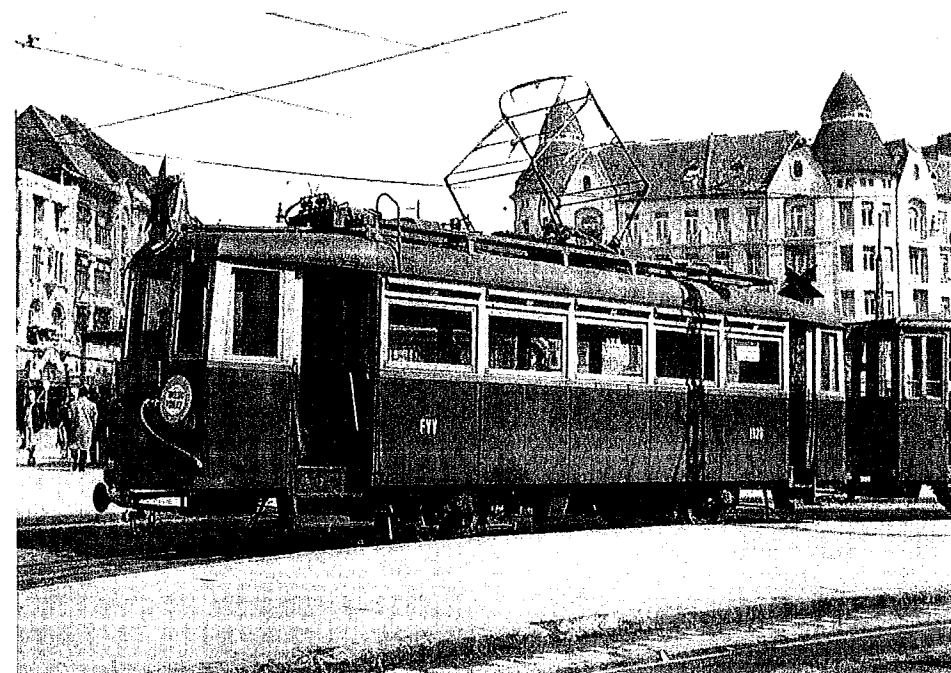
Időközben a beszivárgó víz a tübbingek korrodálásával és a betonfalaknál a mész kioldásával egyre nagyobb károkat okozott, ami nem csupán az alagút beomlásával, hanem a felszíni épületek súlyos megrongálódásával is fenyegetett. Az állagmegóvásra 1965-ig bekalkulált 165 millió forintból 53 milliót olyan tevékenységre kellett fordítani, amelyre továbbépítés esetén nem lett volna szükség, ezenfelül az előregyártott tübbingkészlet tönkremenetele újabb 71 milliós veszteséget vetített előre.

A szakmai vitában a metró továbbépítése mellett szólalt fel Rózsa László, az UVATERV osztályvezetője. Rámutatott arra, hogy a Nagykörút északi szakaszán 1965-re olyan nagy mértékűvé válik majd a forgalmi túlterhelés, hogy azon a kelet–nyugati metróvonal Deák tér–Népstadion közötti szakaszának elkészülése nélkül sem a közúti forgalom, sem a tömegközlekedési eszközök forgalma nem lesz lebonyolítható torlódás nélkül. Az előzetes számítások szerint a földalatti vasút e szakaszának

befejezése a reprezentatív elemek elhagyásával 680 millió forintból megvalósíthatónak tűnt, mivel az építési anyagok tekintélyes százalékát és a gépeket már korábban kifizették. Az osztályvezető négy alternatívát vázolt fel az MSZMP Titkársága számára, s első helyen a fenti költségkerettel a metróépítés 1965-ös befejezése állt. A hároméves terv égisze alatt 112 millió, majd a második ötéves tervidőszakban további 53 milliós költséggel végzendő teljes állagmegóvás volt egy másik lehetőség. Ezzel egy időben azt javasolta, hogy a metró váljon kiemelt népgazdasági beruházássá, hozzátéve: „azt is meg kell vizsgálni, hogy a vasútépítéshez szükséges anyagi fedezet milyen részben és módon lenne társadalmi mozgalom útján biztosítható”.²⁴ Ezzel egy időben az UVATERV az állagmegóvási munkálatok magas költségeire, továbbá a Nagykorút és a Rákóczi út kereszteződésében várható torlódásokra való hivatkozással szót emelt a metróprogram folytatásért.²⁵ Az MSZMP Politikai Bizottsága május elején mégis úgy nyilatkozott, hogy „közlekedési rendszerünkben a (közúti) vasúti pályák állapota, valamint a modern közúthálózat megteremtése területén figyelhető meg a legnagyobb elmaradás”.²⁶

1959 áprilisában a Politikai Bizottság is napirendre tűzte a budapesti metró ügyét, s első lépésként megtárgyalta az MSZMP Központi Bizottságának Ipari és Közlekedési Osztálya által készített előterjesztést. Eszerint az 1950 óta elkészült létesítmények között szerepelt 3667 méternyi kettős alagút, szigetelés és belső berendezések nélkül, amely a tervezett 9010 méter hosszú vonalnak mintegy 40,5%-a. A gyorsvasút állomásai közül a Népstadion volt a legelőrehaladottabb állapotban (90%), de a Baross téri és az Engels téri megálló is közel szerkezetkészben állt. A tervezett összes földmunka (egymillió köbméter megmozgatott föld) 51%-át elvégezték, illetve megépült az üzemeltető vállalat (később a KÉV-METRÓ) Böszörményi út 20–22. szám alatti székháza is. Az Ipari és Közlekedési Osztály számításai szerint 1958 szeptemberéig a földalatti vasútra összesen 1065 millió forintot költöttek el. Az építkezésekre beszerzett 60 millió forint állóeszköz értékű speciális eszközök, gépek megmaradtak ugyan, de az 1954–1958-as, anyagilag szűkös évek alatt állapotuk erősen leromlott, zömük felújításra szorult. Az előterjesztés külön kiemelte a több mint 23 000 tonnányi tübbingelemet, amelyek beépítése különösen sürgető lenne, mivel költséges állagmegóvásukról, korrózióvédelmükről csak részlegesen lehetett gondoskodni.

Az Ipari és Közlekedési Osztály amellet, hogy a metró továbbépítését a felszíni hálózat telítettsége, a Rákóczi úti és a Népszínház utcai villamos megszüntetésének



7. kép. Budafok–Nagytétény HÉV-végállomás a Mórca Zsigmond körtéren 1957-ben. A kocsik a „gomba” körül fordultak

lehetősége, az előrehaladott készültségi fok, valamint a földalatti vasút tömegóvóhely jellege miatt is javasolta a Politikai Bizottságnak, a szóba jöhető takarékosabb megoldásokra is felhívta a döntéshozók figyelmét. Mindenekelőtt észszerűbb, józannabb, az utazási igényekre jobban reflektáló megoldásokat sürgetett, ezért is történt, felülbírálták az állomások, a járművek és egyéb berendezések, eszközök tervezett, grandiózus méreteit, illetve reprezentatív jellegét. Például elhagyandónak ítélték meg a később mégis megvalósult Batthyányi téri HÉV-bekötést, bár itt valószínűleg csak a fűnyíróelvszerű költségcsökkentés játszott szerepet, hiszen a beruházás valós igényekre reflektált. Revidálták a metróalagutak nagyvasúti összeköttetést biztosító szerepét is. A földalatti vasút építését elrendelő 1950-es minisztertanácsi határozat ugyanis rögzítette, hogy a metró Déli pályaudvar–Kossuth Lajos tér közti szakaszán az egyik alagút a nagyvasúti forgalom igényeinek is megfelelően. Ez egy, a Kossuth téren kiágazó és a Nyugati pályaudvarra vezető egyvágányú szárnyvonalal, valamint a két fejpályaudvaron a szükséges vágánykapcsolatok megteremtésével földalatti nagyvasúti összeköttetést teremtett volna a Duna két partján fekvő MÁV-pályaudvarok között. A vonalon azonban nem terveztek menetrend szerinti vonatforgalmat, egyértelműen stratégiai megfontolásokról volt szó. A PB-nek

²⁴ MNL OL 288. f. 25/1958/5. ő. e. Magyar Szocialista Munkáspárt Központi Bizottság (MSZMP KB) Ipari és Közlekedési Osztály. Előterjesztés a földalatti vasútépítés helyzetéről. Budapest, 1958. január 13. 63–69.

²⁵ MNL OL 288. f. 25/1958/5. ő. e. MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztály. Előterjesztés a földalatti vasútépítés helyzetéről. Budapest, 1958. január 13. 63–69.

²⁶ MNL OL 288. f. 5/77. ő. e. Jegyzőkönyv a Politikai Bizottság (PB) 1958. V. 6-i üléséről. 4. Napirendi pont. 92–97.

készült előterjesztésben a nagyvasúti összeköttetés, mint kapcsolódó beruházás, 271 millió forintos többletként jelent meg, amely egy 3,5 kilométeres, speciális, másra nem használható alagutat eredményezne, így a megépítését ilyen formában nem tartották célszerűnek. A lehetőséget mindenesetre nyitva hagyták, mivel elviekben elképzelhetőnek tartották az összeköttetés későbbi megteremtését, ezért a PB a Honvédelmi Tanácsra bízta a szakmai döntést. Az Ipari és Közlekedési Osztály a földalatti vasút átadását további 1545 millió forintos ráfordítás esetén két ütemben – 1968-ban, illetve 1970-ben – tartotta reálisnak. Szükségesnek látták ugyanakkor megemlíteni, hogy Budapesten a gyorsvasúti fejlesztések nem merülhetnek ki a kelet–nyugati vonal üzembe helyezésével; szükség van egy észak–déli, illetve egy körgyűrűs vonal építésére, valamint a Millenniumi Földalatti Vasút (MILLFAV) rekonstrukciójára is.²⁷

A városi közlekedéspolitikai gyorsvasúti rendezőelve megjelent az 1960-ban elfogadott városrendezési terv alapelvei között is. A dokumentum leszögezte, hogy a fővárosi tömegközlekedés gerince a földalatti gyorsvasúti hálózat lesz, és az épülőfélben levő kelet–nyugati vonal mellett egy észak–déli vonalvezetésű metró lehetősége is felvetődött. A metróhálózatot az elővárosi HÉV-vonalakkal együtt, közös egységként kívánták kezelni. Ez nem volt véletlen; a zsúfoltság ugyanis már olyan mérvű tömegközlekedési problémát jelentett, hogy a városrendezők készek voltak Budapest városszövetét is megbolygatni a helyzet javítása érdekében. A tervezett lakótelepeket ugyanis az 1960-as években, a városépítési szakmában világszerte uralkodó elvek szerint egy-egy alközpontként akarták megépíteni, többnyire egy metró- vagy HÉV-állomás közvetlen szomszédságában. Ily módon a gyorsvasúti vonalak átvették volna a főközpont-alközpont, illetve az egyes alközpontok közötti forgalmat, s a városszerkezet decentralizálásával segítették volna kielégíteni a sugárirányban jelentkező óriási utazási igényeket.²⁸ A gyorsközlekedési koncepció mellett ismét felbukkant a villamos háttérbe szorításának – az 1930-as évek óta lappangó – gondolata, ugyanakkor a terv reflektált a közúti forgalom növekedésére is: alapelveként kezelte, hogy a tömegközlekedés fejlesztése csak a közúti forgalom szempontjaival összhangban történhet.

A metróépítés kérdésével párhuzamosan egy másik fontos közlekedési beruházás, az Erzsébet híd ügye is napirenden volt. Az illetékes tárcaközi bizottság a tervező javaslatára végül úgy döntött, hogy a 381 millió forintos költségvetésű új műtárgyat kábelhídként, hat nyomsávós pályával kell megvalósítani.²⁹ A metróépítéssel kapcsolatban viszont a továbbiakban nem hangzott el semmi konkrétum. 1959-ben az

²⁷ MNL OL 288. f. 5/125. ő. e. 1959. 04. 07. 58R/106.

²⁸ Budapest Főváros Levéltára (BFL) XXIII.101.a Fővárosi Tanács. Budapest és környéke általános rendezésének alapelvei, 1960. VI. 24.

²⁹ MNL OL XIX-A-83-b Minisztertanács (MT) 3247/1959. 253. d. 1959. X. 15. 1–4.

MSZMP VII. kongresszusa az Erzsébet híd 1964-es befejezésén kívül mindössze annyit vállalt magára, hogy „a földalatti vasút építését folytatni kell úgy, hogy az a harmadik ötéves terv alatt üzembe helyezhető legyen”.³⁰

Mi állhatott a kormányzati magatartás háttérében? Műszaki oldalról nézve könnyen belátható, hogy az Erzsébet hídi autóbusz- és villamosviszonylatokkal a legrosszabb forgatókönyv esetén is közel húsz évig pótolhatták volna a gyorsvasúti kapcsolatot, ám ugyanez visszafelé már nem lett volna érvényes. A Kádár-rendszer vezetői tanultak elődeik hibájából, amikor a mezőgazdaság indokolatlanul gyors ütemű kollektivizálásával³¹ párhuzamosan nem kívántak újabb terheket rakni a vidéki lakosság vállára, így megelégedtek a metróátadás időpontjának légüres térben való „lebegtetésével”. A határidő más szempontból is kérdésesnek tűnt. A nehéz-ipar-centrikus gazdasági rendszer működése ugyanis túlfűtött szállítási keresletet támasztott,³² amire a MÁV 11 új vasútvonal – például a fővárost az Albertirsa–Kiskunlacháza–Pusztaszabolcs nyomvonalon elkerülő vasúti körgyűrű – megépítésével kívánt reagálni, ami népgazdasági szempontból fontosabbnak tűnt, mint a néhány kilométeres budapesti gyorsvasúté.³³ A mai szemmel irreálisnak tűnő expanziós terv elemei közül mindössze egy, a prioritási sorrendben második helyre sorolt Albertirsa–Kiskunlacháza–Pusztaszabolcs vasútvonal szolgálta volna a főváros forgalmának tehermentesítését. Az eredetileg Ceglédre gondolt kiágazás azért került át Albertirsára, mert az esetleges alvó- és bolygóvárosok kialakításánál egy Jászberény–Nagykátá–Albertirsa vasútvonal is felvetődött alternatívaként. A MÁV Vasútervező Üzemi Vállalat a Pusztaszabolcs és Kiskunlacháza közé eső szakaszra két variánst dolgozott ki. Az első változat szerint Ráckevidől északra keresztezték volna a Dunát, míg a másik elképzelés a Lórév–Adony vonalvezetéssel számolt, úgy, hogy a vasút a paksi vonal első állomásközének igénybevételével jutott volna el Pusztaszabolcsra. Az első változat négy kilométerrel Pusztaszabolcs, a második tizennégy kilométerrel Sztálinváros (ma Dunaújváros) felé volt kedvezőbb, míg a költségek terén a 26 éves megtérülésre számított 750 millió forint állt szemben a 21 év alatt rentábilis 700 millióval. A szakmai közösség mégis az első variációnak próbálta megnyerni az ország döntéshozóit, mondván, hogy a Pusztaszabolcs irányú megoldás kézenfekvőbb, mint az inkább végpont jellegű Sztálinvárost megcélzó.³⁴ A MÁV-nak Budapest vonatkozásában is jelentősebb fejlesztéseket kellett

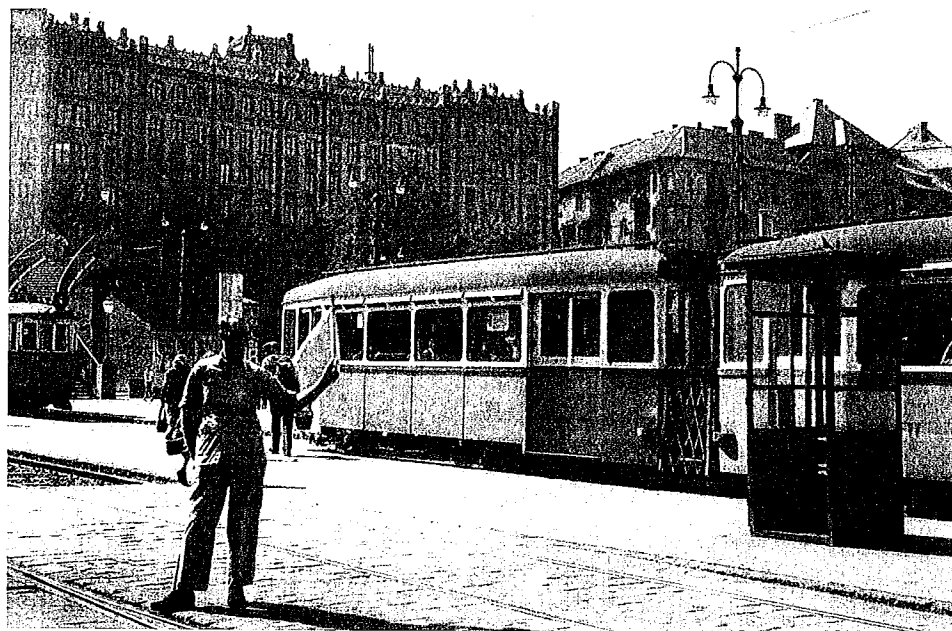
³⁰ *A Magyar Szocialista Munkáspárt határozatai és dokumentumai 1956–1962.* Sajtó alá rendezte: Vass Henrik, Ságvári Ágnes. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1973. 43.

³¹ Csernok Attila: *A komáromi pontonhíd.* Budapest, Fekete Sas Kiadó, 2008. 294.

³² Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000.* XXI.

³³ Magyar Államvasutak Központi Irattár (MÁV KI) Visszaminősített TÜK Iratok 1941–2003. K-1984/2004. 67/1960. Vasúthálózat fejlesztési terve. 0016/1/1960. Budapest, 1960. III. 18.

³⁴ Magyar Államvasutak Központi Irattár (MÁV KI). Visszaminősített TÜK Iratok 1941–2003. K-1984/2004. 67/1960. Vasúthálózat fejlesztési terve. 0016/1/1960. Budapest, 1960. III. 18.



8. kép. Váltókezelő és jelzőzászlós forgalomirányítás a Moszkva téren, 1958

volna terveznie. Az MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottsága kíváncsnak tartotta az összes fővárosba futó vonal villamosítását vagy dízelesítését. Emellett felvetették, hogy decentralizálni kellene a négy fejpályaudvarra összpontosuló vasúti személyforgalmat, amit a Duna-parti teherpályaudvar helyén felépítendő korszerű személypályaudvarral akartak elérni.³⁵ A Budapest-centrikus hazai ipar a fővárosban is jelentősen fokozta a szállítási keresletet, és szükségessé vált a komolyabb teherforgalmat lebonyolító vasútállomások korszerűsítése (például Kelenföldön). Ez a növekedés a személyforgalomban is rekordmennyiségű utast generált. A párt-szervek továbbra is úgy vélték, hogy a tömegeket hatékonyan a földalatti vasút megépítésével lehet elvezetni, annak ellenére, hogy az évtizedforduló környékén a metró beruházását, finanszírozását meglehetősen bizonytalan légkör övezte.³⁶

A folyamatosan növekvő igények és az elégtelen infrastruktúra a Fővárosi Tanácsot is arra sarkallta, hogy napirendre tűzze a város közlekedésfejlesztésének ügyét. A tanács 1960 tavaszán az Országos Tervhivataltól (OT) megkapta a budapesti közlekedés fejlesztésére vonatkozó tervszámokat. Tájékoztatást kapott arról is, hogy az erre fordítható összeg a második ötéves tervben 1663 milliárd forint

volt, kiegészülve 143 millió forinttal, amelyet a metró építésére kellett felhasználni. Ugyanakkor az MSZMP budapesti vezetése jelezte a magasabb pártszerveknek: abban az esetben, ha a földalatti gyorsvasutat 1970-ben át akarják adni, a második ötéves tervben 342 millió forint többletforrást kell biztosítaniuk az építkezésre, mivel az eddig megítélt összeg csupán az 1962-ig elvégzendő állagmegóvási munkákra elegendő. A budapesti VB ugyanakkor kifejezetten kedvezően fogadta a több mint másfél milliárdos közlekedésfejlesztési keretet, mondván, a tervidőszakban ebből Budapesten nagyvonalú fejlesztéseket lehet végrehajtani. A központi gépkocsikeret terhére vásárolni kívántak 1000 autóbust, 1300 taxit, valamint további beruházásból 160 villamos-motorkocsit 80 pótkocsival, 42 HÉV-motorkocsit 30 pótkocsival, illetve 50 darab trolibuszt pótkocsival együtt.³⁷ Időközben azonban megváltoztatták a tervszámokat, s amikor a VB javaslatára 1960 végén a Fővárosi Tanács ülésén megtárgyalták a budapesti közlekedés fejlesztését, az ülés résztvevőinek olyan megállapításokat kellett hallgatniuk, hogy az elkövetkező két-három évben a fejlesztéseknek „a népgazdaság anyagi erejét kevésbé igénybe vevő intézkedéseken” kell alapulniuk. Ennek megfelelően a tanács kénytelen volt a belső erőforrások maximális kiaknázására és szervezeti-technikai intézkedésekre helyezni a hangsúlyt. Kedvezőtlen fejlemény volt ez annak tükrében, hogy a város közlekedése az évtized fordulóján komoly gondokkal küzdött, s az 1956-os harcok okozta károk helyreállítása addig is jelentős erőforrásokat kötött le.³⁸

Az egyes tömegközlekedési vállalatok helyzete között némi differencia is mutatkozott. A Fővárosi Tanács jelentése szerint a legmostohább körülmények a Fővárosi Villamosvasút háza táján uralkodtak. A vállalat komoly üzemi gondokkal küzdött: a kb. 50-féle típusú, tekintélyes mennyiségben század eleji matuzsálemekből álló járműpark mellett a pályahálózat is krízishelyzetben volt, mivel az elmúlt 15 évben sehol nem volt átfogó vágányrekonstrukció. 1956 és 1960 között még így is összesen 252 új kocsival lett gazdagabb az FVV. Kedvezőbb helyzetben volt a Fővárosi Autóbuszüzem, amelynek hálózata folyamatosan fejlődött, annak a nem elhanyagolható ténynek köszönhetően, hogy az autóbuszos üzemágban lényegesen olcsóbban lehetett új viszonylatokat nyitni. A bővülő hálózattal és az egyre növekvő utazási igényekkel ugyanakkor nem tartott lépést az Autóbuszüzem járműparkja. Mivel nagyságrendekkel több új buszt sem a forráshiány, sem a járművezetői-kalauzi munkaerőhiány miatt nem lehetett forgalomba állítani, az autóbusz-vállalat a meglévő kocsik befogadóképességének növelésével kívánta enyhíteni a helyzetet. 1954-től pótkocsis üzemmel kísérleteztek, majd 1960. november 7-től házon belül csuklósított buszokat állítottak forgalomba (az Ikarus ugyanis nem volt hajlandó

³⁵ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP Budapesti VB ülései. 1960. III. 28.

³⁶ Uo.

³⁷ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP Budapesti VB ülései. 1960. V. 9.

³⁸ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Jelentés a főváros közlekedési helyzetéről. 1960. XII. 6. (E jelentésből idézzük a következő oldalakon is.)

csuklós szériabuszokat gyártani Mátyásföldön). Az FVV égisze alá tartozó trolibusz-üzem is az autóbuszos testvércéghez hasonló megoldásokkal kísérletezett. 1958-ban a MÁV-tól elvették, és ismét a főváros ellenőrzése alá vonták a Budapesti Helyiérdekű Vasutat (BHÉV), s ennek hálózatán nagy gondot okozott a menetidő. A Fővárosi Tanács a birtokában levő adatokra támaszkodva kiemelte: a hazai elővárosi személyszállító vonatok átlagsebessége a nyugat-európai hasonló üzemekéhez képest jelentősen elmarad, annak mindössze a fele. Szó esett a Fehérvári úti és a Soroksári úti HÉV-vonalak sorsáról is: mivel ezek inkább városi, semmint elővárosi forgalmat bonyolítottak le, villamosokkal tervezték felváltani azokat.

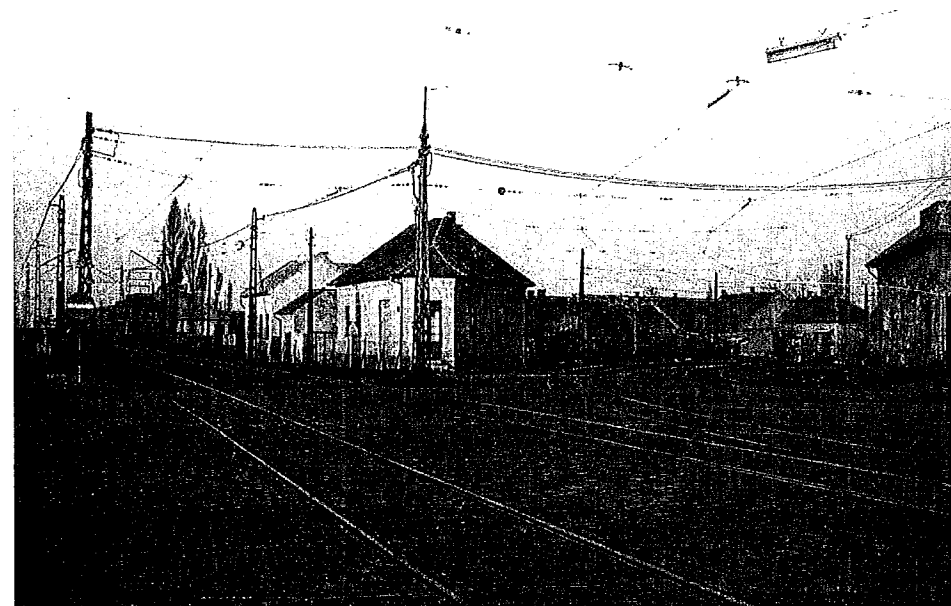
Súlyos gondot okozott a szétzilált, külön vállalatokból álló tömegközlekedési struktúra, de az összehangolatlan menetrendek, az egymással rivalizáló viszonylatok problematikájára ekkor még nem találtak megnyugtató megoldást. Felmerült viszont a jegyrendszer egyszerűsítésének szükségessége, amelytől a kalauzi, illetve a betanítói létszám csökkentését, ezáltal a munkaerőhiány orvoslását is várták. A jegyrendszerrel kapcsolatban vetette fel *Aczél Andor* VB-tag a jegyárak kérdését. Felhívta a figyelmet arra, hogy az európai viszonylatban is kirívóan olcsó budapesti jegyárakat idővel emelni kell, mivel a tömegközlekedés kiemelt állami támogatása már nem tartható fenn sokáig. Problémákat okozott a szintbeli kereszteződések gyakorisága, ami szinte lehetetlenné tette menetrendek betartását. A 138 közúti–vasúti kereszteződés között csak elvétve akadt olyan, amely külön szinten haladt, az is többnyire a két háború között töltésre emelt Városligeti elágazás–Kőbánya vonal felső szakaszán. A forgalmasabb vasúti kereszteződésekbe telepített, 10 percnél is zárva tartható sorompók miatt a MÁV forgalma (vagy forgalmi zavarai) közvetlenül hatottak ki a fővárosi közlekedésre, nemritkán 30 percnél is nagyobb késéseket okozva.

Szóba került az utak állapota is, mint problémaforrás. Budapest útjai 1960-ban 2966 kilométert tettek ki; ebből 1523 kilométert nem láttak el semmiféle burkolattal, s a burkolt utak egyharmada is csak makadámút volt. Tovább árnyalja a képet, hogy akkor még a megfelelően burkolt utak közé sorolták a keramitos és a kockaköves úttesteket, melyek közül előbbieket már a korszakban is több kritika érte, mivel nedves időben nagyon csúszósak voltak. A nyilvánvaló gondok mellett a tömegközlekedés általános jellemzőit tekintve a tanács megállapította, hogy Budapest felszíni hálózata főbb vonalaiban teljesnek tekinthető, a lakosságnak csupán 4%-a lakott 500 méternél távolabb tömegközlekedési megállótól.

Mivel a fejlesztés irányát behatárolta az anyagi források szűkössége, a városvezetés ennek szellemében foglalta össze a következő évek lehetséges beruházásait. A városatyák szükségesnek tartották, hogy a villamosjárműparkban a korosodó kocsik élettartamát továbbra is felújítási programmal növeljék: ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy a régi favázas kocsiszekrényeket acélvázásra építették át. Az FVV műhelyei addigra némi gyakorlatot szereztek ebben, hiszen 1960-ra már 285

villamoskocsi acélvázását és korszerűbb vontatómotorokkal való felszerelését hajtották végre. Ez azonban megint problémákat szült. A forgalomba álló új, illetve felújított villamosok áramfogyasztása magasabb volt, mint a régieké, a megnövekedett szükségleteket azonban nem követte az áramátalakító állomások fejlesztése vagy újak létesítése. A Fővárosi Tanács kénytelen volt beismerni, hogy az áramellátási gondokkal, sajnos, nem tud megbirkózni.

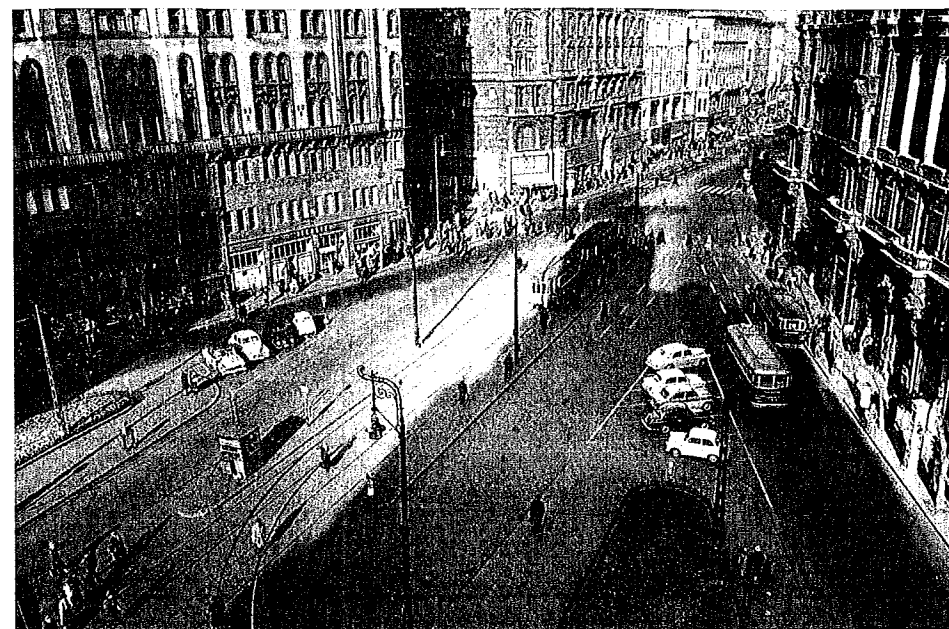
Az 1960-as években még szükségesnek tartották a villamoshálózat expanzióját, elsősorban a külső kerületekben épülő lakótelepek felé; ennek jele volt a Pesterzsébetről indított körirányú vonal építése, amellyel az új városrészeket, a fejlődő pesti külvárost tervezték összekötni. Nem csupán az FVV vonalait kívánták kiterjeszteni, hanem általános vonalhálózati bővítéseket is kilátásba helyeztek, a munkáskertületekben 48 új járat nyitására volt terv. A napi ingázások idejét kívánták csökkenteni a FAÜ-nél bevezetendő gyors és gyári járatok rendszerével, valamint azzal, hogy az FVV-nél csúcsidei irányvonatokat indítsanak az ipari központok felé. E hálózatbővítések kapcsán azonban nem ártott az óvatosság, mivel a hálózatbővítés (különösen a villamosvasút esetében) tetemes költségekkel is járhatott, a legtöbb ilyen terv megvalósítását bizonytalan időre elhalasztották. Sürgős beavatkozást kívánt a menetrendszerűség javítása. A járatok átlagsebességének a növelését megállóhely-ritkításokkal kívánták elérni, ám felhívták a figyelmet arra, hogy minden ilyen



9. kép. Csepeli elágazás, 1960. Az egyenesen haladók a Boráros térig vezető HÉV vágányai, jobbra a Pesterzsébetig futó HÉV vágányai fordulnak. Utóbbit 1978-ban szüntették meg

beavatkozást gondos mérlegelésnek kell megelőznie. A tömegközlekedési vállalatok járatainak menetrendszerűségén és összehangoltságán kívántak javítani azzal, hogy a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóság mellett létesítsenek egy menetrend-készítő és forgalomirányító szolgálatot, amely kiküszöböli a súlyos gondokat okozó üzemi sovinizmust; a szolgálatban az összes budapesti tömegközlekedési vállalat képviselői helyet kaptak volna. A vasúti átjárók kérdésében, mivel nem számíthattak egy alul-, illetve felüljáró-építési programot lehetővé tevő pénzügyi forrásra, a Fővárosi Tanács a MÁV-tól várt segítséget: fejlesszen ki egy olyan biztosítóberendezést, amely lehetővé tette volna a sorompók hosszabb nyitva tartását a vonatmentes időszakokban. Mivel a baleseti statisztikák egyre riasztóbbak voltak, gondosabban kellett végrehajtani a forgalombiztonsági intézkedéseket, például gyalogátkelők, gyalogos-jelzőlámpák létesítésével, valamint egyes villamostípusok zárt peronosra való alakításával. Országos újdonságként már az 1960. decemberi tanácsülés előtt is felfestettek útburkolati jeleket a fővárosban; erről a tanácsülés igen kedvezően nyilatkozott, és elrendelte a program folytatását. Ami viszont a közlekedés automatizálását illeti, a korszakban igencsak idegenkedtek tőle. Egy két hónappal korábbi MSZMP-ülésen fordult elő, hogy a jelenlevők közül egyeseknek nem is volt világos, mit értenek automatizált forgalmon, s többen hangoztatták, hogy a nagyobb csomópontokban a közlekedési rendőr nagyobb biztonsággal tudja irányítani a forgalmat, mint a lámpa.³⁹

A tanács ülésén a fennálló forráshiány ellenére elhangzottak távlati tervek is. A kormány által elfogadott városrendezési terv ugyanis szükségessé tette egy közlekedésfejlesztési terv kidolgozását, amelynél természetesen a népgazdaság teherbírást messzemenően figyelembe kellett venni. Mivel az MSZMP VII. kongresszusa már foglalkozott a metróval, a tanács jobbnak látta, ha a ráhordó, felszíni hálózat fejlesztési kérdéseit és alapelveit tárgyalják meg. A villamoshálózatot nagyobb távlatban a 2-es villamos meghosszabbításával észak felé kívánták bővíteni, illetve egy új viszonylattal a XVII. kerületet tárták volna fel, az utóbbinál természetesen külön pályás megoldással. Felmerült a Hungária körútra építendő villamos terve is, de távlatilag ezt az útvonalat is trolibuszokkal kívánták kiszolgálni. A trolibuszhálózatot elsősorban a dombos budai oldalon akarták fejleszteni, hozzátevé, hogy jelentős mennyiségű korszerű járművet kell beszerezni a közeljövőben. A HÉV-hálózathoz nem kívántak nyúlni, csak a csepeli vonalat meghosszabbítani Szigetszentmiklósig. A közúti beruházások terén többszintes csomópontok építését irányozták elő a Szegedi útra, a Kacsóh Pongrác útra, valamint az Albertfalvai útra; ezekkel együtt felmerült egy gyorsforgalmi úthálózat kiépítésének igénye is.⁴⁰



10. kép. A Ferenciek tere 1961-ben a Matild-palotából fényképezve. A képen az Erzsébet híd újjáépítése előtti közlekedési rend figyelhető meg

A szűkös források ellenére – minthogy a növekvő életszínvonal és az alacsony tarifák következtében a Budapesten mérhető fajlagos utazási igények a jóval nagyobb metropoliszok adatait is meghaladták, amihez viszont nem állt rendelkezésre gyorsforgalmi út- és vasúthálózat – a bizonytalan megtérülésű projektek helyett a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium Kollégiuma már 1961-ben azt javasolta, hogy az Erzsébet híd folyamatban lévő újjáépítésével egy időben mielőbb induljon újra a metró fűrópajzsa.⁴¹ A szándék ellenére a metróépítés és az Erzsébet híd kivitelezése mégsem került egymással szinkronba. Az Erzsébet híd projekt a köz-műkiváltások révén ugyanis váratlan akadályba ütközött, s az ezzel kapcsolatos többletköltségeket az állam nem volt hajlandó vállalni; ezeket a főváros a metróberuházás terhére számolta el. Így a kelet–nyugati vonalon továbbra is csupán állagmegóvás folyhatott. Ahogy az a Kollégium 1961. decemberi jelentéséből is kitűnt, az egyre növekvő utazási igények és az infrastrukturális hiányosságok kettőse által előidézett zsúfoltságot a megelőző évek során inkább forgalomszervezési intézkedésekkel sikerült orvosolni, mert a járműpark fiatalítása nem tarthatott lépést a nö-

³⁹ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP budapesti VB ülései. 1960. X. 10.

⁴⁰ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Jelentés a főváros közlekedési helyzetéről. 1960. XII. 6.

⁴¹ MNL OL 288. f. 25/1961/10. ő. e. MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztály (IKO). Előterjesztés a Közlekedési- és Postaügyi Minisztérium (KPM) Kollégiumához. Tárgy: A főváros közlekedésének helyzete, és távlati fejlesztésének irányelvei. 0013/1/1961. Budapest, 1961. december 13. 30–37.

vekvő igényekkel. A vonalhálózat bővült, az új lakótelepeket be tudták kapcsolni a tömegközlekedés hálózatába, és a klasszikus munkáskerületekben is jobb lett az ellátottság, ugyanakkor a villamoshálózat tekintetében már akkor megmutatkozott, hogy a forgalom sűrűsége korszerűbb felépítményeket tesz szükségessé. Egyre több probléma adódott az úthálózattal a már kiépített útvonalakon, és a csomópontoknál is jelentkeztek a kapacitás kimerülésére utaló jelek. Enyhülést csakis az Erzsébet híd átadásától lehetett várni.

A KPM Kollégiuma a Fővárosi Tanácshoz hasonlóan mindenekelőtt azt szorgalmazta, hogy egységesítsék a tömegközlekedési tarifákat: az autóbusz- és a villamoshálózat között szűnjön meg a rengeteg indokolatlan párhuzamosság, egyszerűsödjön a bonyolult jegyrendszer, és amennyiben a népgazdaság lehetőségei megengedik, mielőbb folytatódjon a kelet-nyugati metró építése. A közúti forgalom fejlődése ugyanis belátható időn belül meg fogja haladni a korszerű felszíni közlekedés teljesítőképességének határát. Az utóbbi tendencia kezelésére a szakemberek azt javasolták, hogy a közművezetéseket helyezték el az ún. szervizutak alatti vagy közműalagutakban, s párhuzamosan osztott pályás keresztszelvényeket alakítsanak ki, miközben az országos főutak és a majdani autópályák lehetőleg keresztezésektől mentes bevezető szakaszait a Hungária körúton kötik össze. A tömegközlekedés alaphálózatának szervezési elvei között itt bukkant fel első alkalommal az a premiszsa, hogy adott útvonalon csak egyféle, a leggazdaságosabban fenntartható eszköz üzemeljen, amelyet a gócpontok összekötésére és a hosszabb utazások céljára szolgáló – az alaphálózattal párhuzamos – autóbusz-hálózat és földalatti gyorsvasutakból álló gyors-hálózat egészít ki. A villamosvasúti rekonstrukciót vagy új vonal építését a koncepció csak ott engedélyezte, ahol a forgalmi igény meghaladta az autóbusz teljesítőképességi-gazdaságossági határait, de csak azzal a feltétellel, ha a vágányok mellett két közúti nyomnak megfelelő burkolat áll rendelkezésre. A sokviszonylatos vonalakon a viszonylatok számának csökkentését irányozták elő. A hegyvidéki autóbuszokat trolibuszsal kívánták felváltani. Az elővárosi közlekedés modernizációjára a BHÉV, a MÁV és a MÁVAUT közösen készítsen tanulmányt, hozzáátve, hogy vasúton a korszerű biztosítóberendezések és ingavonatok alkalmazása a megoldás, míg a környéki autóbusz-forgalom a budapesti végállomások elhelyezésének javításával fejleszthető.⁴²

A fővárosi tömegközlekedési vállalatok 1962-ben 25 nagyobb befogadóképességű villamos, továbbá 160 autóbusz beszerzését irányozták elő, mialatt a zsúfoltságot a korábbi tendenciáknak megfelelően 80 autóbusz, 25 trolibusz és 25 villamos csuklósításával próbálták enyhíteni. Erre az Országos Tervhivatal viszont csak azzal

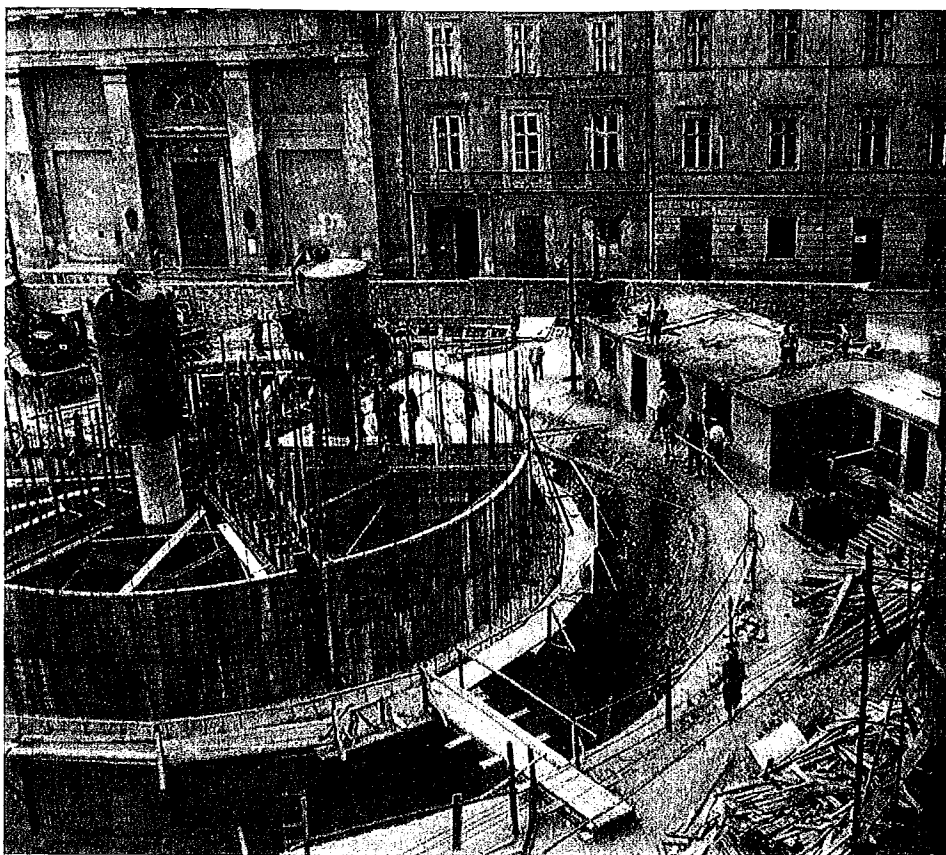
a feltétellel adott engedélyt, hogy az utóbbi program nem akadályozhatja a vidéki városok hasonló törekvéseit.⁴³ Emellett folyt a belső tartalékok kiaknázása is, melynek során az FVV, illetve a BHÉV által alkalmazott megoldásoknak köszönhetően korszerűsítettek több pályát; az előbbi vállalatnál ez azt jelentette, hogy 30 kilométernyi felépítményt betonlajszára alakítottak át. Az üzembiztosabb közlekedést segítette a pomázi, illetve a Móróc Zsigmond körtéri áramátalakítók rendszerbe állítása. Hozzáálltak a megállóhelyek ritkításához, ami a lakosság ellenérzését váltotta ki. Megszüntették a megállók több mint 10%-át, s ezáltal 174 helyen megszűnt az utasforgalom. A procedura során a hatóságok igyekeztek körültekintően eljárni; főleg csekély forgalmú, a szomszédostól 200-300 méter távolságon belül eső megállókát szüntették meg, 100-150 méter többletgyaloglásra kényszerítve az utasokat. Számításuk szerint ez mintegy 120 000 utast érintett hátrányosan, amit vállalható „vesztésnek” tartottak amellett, hogy javult a menetrendszerűség, és az intézkedéssel a naponta utazó 3,8 millió embernek összesen napi 38 000 utazási órát takarítottak meg. A lakosság és a kerületi tanácsok ellenállása miatt végül mégis engedtek, és 24 helyen újra megnyitották a megállókát.⁴⁴

Noha kormányzati részről még nem hangzott el konkrét ígéret, a Fővárosi Tanács 1962 kora őszen úgy döntött, hogy a metró elfogadtatása érdekében egyszerűsíteni kell a beruházás egyes műszaki paramétereit. Miközben a forgalomszámolás alapján a Szabadság téri megálló az Astoriához került, a tervezők lemondtak a MÁV-pályaudvarok Duna alatti összeköttetéséről. Elhagyták azokat az esztétikai motívumokat, amelyek túlságosan is a Rákosi-érára emlékeztettek, s feleslegesen növelték volna a program költségeit. Az új lakótelepek kiszolgálására, valamint az FVV főműhelyének elhelyezkedésére való tekintettel a Népstadion helyett a Fehér úthoz került a vonal végpontja, de már akkor is felmerült a távlati meghosszabbítás lehetősége Mátyásföld–Cinkota felé.⁴⁵ 1962-ben a Gazdasági Bizottság úgy döntött, hogy 1970-re be kell fejezni a földalatti vasút építését. Ehhez a legmodernebb technológiát kellett felhasználni, s párhuzamosan figyelembe venni az új forgalmi igényeket. A metró másodlagos funkciója továbbra is fontos volt: a vonal 80 000 embernek másodosztályú tömegóvóhelyül szolgált volna háborús helyzetben. Az új irányelvek bizonyos esetekben – pl. állomások kialakításánál vagy az alagutak át-mérőjénél – az 1959-es PB-határozattal harmonizálva lényeges egyszerűsítést írtak elő; új elem volt azonban az Astoria állomás beiktatása és a végállomás kihelyezése a Fehér útra. A tervezés két változattal számolt: az „A” változat 1970-re, a „B” változat 1973-ra irányozta elő a teljes átadást. Végül a Minisztertanács kérésére 1970-ben

⁴³ BFL XXIII.102.a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottság (FT VB) 1962. I. 10. 1. Napirendi pont. 20–43.

⁴⁴ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP budapesti VB iratai. 1962. I. 22.

⁴⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1962. IX. 5. 4. Napirendi pont. 82–100.



11. kép. A metróállomáshoz kapcsolódó aluljáró építése a Deák Ferenc téren, 1959

egyeztek meg, hogy gyorsabban megoldhassák a tömegközlekedési problémákat és koncentrálhassák a beruházásokat.

Az UVATERV a metró kupolás végállomási épületeit olyan mértékben át akarta alakítani, hogy az egyenértékű lett volna a bontással és újak létesítésével, ám a felsőbb szervek ehhez nem járultak hozzá. Az óbudai villamosok Batthyányi téri bevezetését viszont támogatták, mondván, hogy ez jelentősen emeli a földalatti vasút kihasználtságát, s „emiatt 32 millió forint értékű járulékos beruházásként kezeljük”. A gödöllői HÉV-vonal burkolat alatti bevezetésétől a tervezet már eltekintett, mert a metró végállomása a Fehér útra került, s ezzel együtt a Kerepesi utat is modernizálták és szélesítették.

A kelet–nyugati vonal várható forgalmát utasszámlálásokkal próbálták meg felbecsülni. A számítások a Rákóczi út–Kiskörút kereszteződésében épülő új állomásra prognosztizálták a legerősebb utasforgalmat. Az Astoriánál közbeiktatott megálló

a Blaha Lujza tér és a Deák tér közötti állomástávolságot (636 + 895 méter) kedvezően változtatta meg, erre előnyösebb menetrendet lehetett készíteni. Egyetlen negatívum mutatkozott itt, a plusz egy megálló, ám az utazási időben megmutatkozó növekedés kisebb gondot jelentett, mint az összes utasforgalom emelkedéséből származó előny. A belvárosi városmag tömegközlekedési bejárata ezt követően is a Kossuth Lajos utca, a Deák tér és a Kálvin tér maradt. Fontos tényező volt, hogy az Astoria állomás nélkül a földalattivonal nem tudta volna kellő mértékben elvonni a Rákóczi útról a felszíni tömegközlekedési eszközök utasait. Korábban úgy gondolták: mivel a kelet–nyugati vonal a Rákóczi út hosszát követi, nem logikus, hogy a párhuzamos szakasz mindkét végén legyen állomás; de a felszíni forgalom, a tervezők várakozásaival ellentétben, az Erzsébet híd megnyitása után is változatlan maradt. Az alagútépítés a Síp utca és a Blaha Lujza tér közötti szakaszon ütközött a legnagyobb nehézségekbe: a kivitelezés itt négyéves építési idővel és jelentős többletköltséggel is járt. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága a fúrópajzsos eljárást javasolta, mivel ez az egész vonalon használható megoldásnak bizonyult, illetve nem elhanyagolható módon 40 millióval olcsóbb, mint a felszínről, süllyesztett szekrényekkel való építés. A fúrópajzsos módszerrel a Blaha Lujza téri állomás mozgólépcsőit közvetlenül csatlakoztatni lehetett a Nagykörút keresztezése alatt épülő gyalogosaluljáró-rendszerhez, míg a süllyesztett technológiával épülő állomáshoz csak 90 méter hosszú, felszín alatti folyosón lehetett volna eljutni. A fúrópajzs alkalmazásával ráadásul a Rókus Kórház Rákóczi út felőli épületszárnyát sem kellett lebontani. A tervdokumentáció, a hazai elektrotechnikai ipar fejlődését figyelembe véve, félvezetős egyenirányítókka számolt a föld alá telepített áramátalakítóknál: készítői ezzel egy időben eldöntötték, hogy a metrókocsik és a mozgólépcsők szovjet, viszont az automatikus vonatmegállító berendezések tőkés importból érkeznek. Az állomások kialakításában a homogenitás volt a meghatározó szempont, pályázatot inkább a belsőépítészeti jellegű feladatokra hirdettek. A Blaha Lujza tér és az Astoria kijáratát gyalogosaluljáró-rendszer fogadta, az alagutak falazatánál öntöttvas tübbingek helyett előregyártott beton- és vasbeton blokkokat alkalmaztak.⁴⁶

Időközben nyilvánvalóvá vált, hogy a külvárosok tekintélyes részét belátható időn belül nem tudják a gyorsvasúti hálózatba bekapcsolni. A Belvárostól az egyik legnagyobb távolságra elhelyezkedő XXII. kerület közlekedési problémáira egyelőre az látszott a legkedvezőbb megoldásnak, ha a Fehérvári út–Budafoke–Kamaraerdő és a Fehérvári út–Kamaraerdő–Budaörs vasútvonalcsoport a BHÉV vállalatától átkerül az FVV kezelésébe. Az 1963. január elsejei hatállyal végbement üzemeltetőváltást azzal indokolta a döntéshozói grémium, hogy a villamosközlekedés a korábbihoz képest gyorsabb, ugyanakkor kisebb személyzeti igénye nyomán gazdaságosabb kiszolgálá-

⁴⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1962. IX. 5. 4. Napirendi pont. 82–100.

lást tesz lehetővé. A Törökbálint–Budaörs szakasz a pálya rossz állapotára, illetve a felújítás magas költségeire hivatkozva megszűnt, a viszonylatot a Fővárosi Autóbuszüzem pótolta. Az indoklás szerint így hosszú idő után végre megvalósítható lesz az egységes 1000 voltos vontatás, a budaörsi és a tétényi szakaszon 16-ról 8, illetve 8-ról 4 percre csökkenhet a követési idő, és a Móricz Zsigmond körtéren megszűnhet a két különböző üzem jelenlétéből fakadó nehézség. A budafoki HÉV-telep az FVV igényeit ki tudta szolgálni, ugyanis a kelenföldi kocsisín területén a felújítások miatt 50%-kal csökkent a tárolási kapacitás. A nagyvasúti forgalmi utasítások (sípolás, tárcsás menesztés) megszűntek, a tarifa olcsóbb lett, Budafok és Nagytétény lakossága pedig városi jellegű közlekedésben részesülhetett.⁴⁷

A Fehér útra kitolt végállomás szükségét is azzal indokolták, hogy a metró üzemi területei mellett a felszínen viszonylag olcsón megépíthető egy olyan forgalomirányító központ, amely a Kőbánya és Zugló felől érkező ráhordó vonalak végpontjaként funkcionálna. Már dolgoztak a Jászberényi út és a Kerepesi út között, az úgynevezett külső pesti villamosgyűrű egyik hiányzó szakaszának tervein. Ez a szakasz a XIII. kerület kivételével a pesti oldal valamennyi új lakótelepét érintette, ugyanakkor napi 33 000 utasnak már a közeljövőben közvetlen összeköttetést kínált a Határ út és a Nagy Lajos király útja között. Igaz, a Kerepesi út–Fehér út keresztezésénél az átszállás továbbra sem szűnt meg, ugyanis a KPM nem engedélyezte a Kerepesi útnak – mint a 3-as számú fő közlekedési út városi kivezető szakaszának – villamosvágánnyal való keresztezését. Ezért az összekötés helyett a hurokvágányos végállomás létesült.⁴⁸ A haránt irányú vonal azonban 2001 őszén válhatott csak teljessé, amikor a területet áruházzal építése céljából megvette egy külföldi befektető.⁴⁹

A kormány végül 1963. november 14-én meghozta a metróépítés folytatásáról szóló határozatot, amely úgy rendelkezett, hogy 2,9 milliárd forintos beruházási költséggel a vonalat legkésőbb 1973. december 31-ig, ezen belül pedig a Fehér út–Deák tér szakaszt 1970. december 31-ig üzembe kell helyezni. A döntéshozók ugyanis azzal számoltak, hogy a létesítmény befejezésének idejére az 1960-as 15 000-rel szemben 1980-ra 210 000–250 000-re növekszik a személygépkocsi-állomány, így a fő közlekedési utak várható terhelése szükségessé teszi a felszíni közlekedéstől elválasztott gyorsvasúti hálózat kiépítésének azonnali megindítását. A kormány ugyanakkor azt is leszögezte, hogy a földalatti vasút kelet–nyugati vonala a budapesti gyorsvasúti hálózat alapjának tekintendő, amely első lépésben a felszíni forgalomból 7-8%-ot fog átvenni, s ez az utóbbi arány a metróépítési program végére 30–35%-ra emel-

⁴⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1962. IX. 19. Bejelentések: 4/C. A budafoki HÉV-vonal FVV-kezelésbe vételéről és a törökbálinti vasúti közlekedés helyett autóbusz-közlekedés bevezetéséről. 1964. III. 9. 70–74.

⁴⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1962. X. 3. 4. Bejelentések: 4/E. A X. ker. Fehér úti villamosvonal építésének beruházási programjáról. 106–109.

⁴⁹ *Népszabadság*, 2001. VIII. 29.



12. kép. Vasúti átjáró a Fehérvári út és a Kővirág sor sarkán, mögötte a Budafok–Nagytétényi HÉV felüljárója

kedik. A Fehér útra és az Astoriához építendő új állomás a kormányhatározatban is megjelent, ezzel párhuzamosan az akkor még létező Nemzeti Színháznál megszűnt a felszíni gyalogátkelőhely. Az Országos Tervhivatal a metróval kapcsolatos ellenérveket azzal utasította el, hogy az első moszkvai metróvonal összforgalmi részese-dése sem volt több 2%-nál, míg 1960-ban már elérte a 28,5%-ot.⁵⁰

A metró építésének elhúzódnása, a HÉV-vonalak villamossá alakítása, de főleg a folyamatosan növekvő utasszám egyre nagyobb terhet rótt a városi tömegközlekedésre. A vállalatok sokszor nem tudták kiadni a napi forgalomhoz szükséges kocsi-számot, emiatt gyakori jelenség volt a járatkimaradás. Egy, a Budapesti Pártbizottság Ipari és Közlekedési Osztálya (IKO) által lefolytatott vizsgálat a kimaradások okaként egyértelműen a karbantartási hiányosságokat tárta fel. Ennek viszont több oka volt, részben az, hogy a csuklósítás hevében a két „botcsinálta” járműgyártó, a FAÜ és az FVV erőforrásait és kapacitásait a kocsik átalakítására, nem pedig a megfelelő karbantartásra fordította. Elégtelennek bizonyultak ugyanakkor a vállalati műhelyek, járműjavítók adottságai is: szerszámgépek, emelők hiányoztak, súlyosan kifogásolhatók voltak a munkakörülmények. A vállalati készletgazdálkodásban is komoly

⁵⁰ MNL OL XIX-A-83-b 3428/1963. 332. d. 1963. XI. 14. 1–2/1–7.

problémákat tárt fel az IKO. Az FVV például 1962-ben 5 millió forintért eladott olyan alkatrészeket, melyeket 1963 elején mint sürgős, nélkülözhetetlen anyagokat újra megigényelt. A Közlekedési Osztály ezért sürgősen beavatkozott a vállalatok működésébe. Sikerült is elérnie, hogy a hiányzó alkatrészeket az ipar soron kívül elkészítse, a FAÜ-nél bevezették az autóbuszok ciklikus karbantartási rendszerét, az FVV pedig 12 remízben hozott létre szerviz jellegű javítóműhelyt. Ezen túlmenően azonban az IKO is csak újabb járművek beszerzésével látta orvosolhatónak a helyzetet hosszú távon, ugyanakkor azt kérte a Fővárosi Tanácstól, hogy enyhítsenek a közlekedési vállalatok járműgyártási kötelezettségein.⁵¹

Az MSZMP budapesti Végrehajtó Bizottsága és a Fővárosi Tanács VB 1963 augusztusában közös ülésen tekintette át a budapesti közlekedés helyzetét. A két testület azt a célt tűzte ki, hogy 1980-ra Budapesten már jól működjön a tömegközlekedés, ehhez azonban jelentős fejlesztéseket kell végrehajtani. A főbb beruházások a következők: a közúti kétszintű keresztezések kiépítése, a vasúti sorompók kiiktatása, gyalogos-aluljárók, mélyvezetésű gyorsvasút kialakítása, valamint a villamosközlekedés ellátása a szükséges út- és peronburkolattal. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságában többen feleslegesnek ítélték az 1963-ban átadott Astoria-aluljárót, mondván: ez izolált beruházás, és a rengeteg pénz elköltése után nem oldott meg semmilyen forgalmi gondot. *Kelemen Lajos* (1921–1999), a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának 1962 és 1980 közötti elnökhelyettese, illetve 1970–1971-ben ideiglenes elnöke,⁵² az előterjesztés előadója erre azzal válaszolt, hogy az aluljáró nem egyedi megoldás, hanem egy koncepció része, és több hasonlóra lenne szükség. Fontos eleme volt az ülésnek az, hogy a pártszervek kijelentették: a Fővárosi Tanács 1964. január 31-ig, illetve az FVV esetében 1965-ig bezáróan megszünteti a közlekedési vállalatoknál a járműgyártást. Bár a projekt tűzoltásnak kiváló volt, több, a mai napig aggályos kérdést is felvetett. Amellett, hogy a műhelyi kapacitásokat a karbantartás kárára kötötte le a gyártás, *Harrer Ferenc* (1874–1963) VB-tag⁵³ felhívta a figyelmet arra is, hogy az öszvérmegoldással létrejött kocsitípus az akkori KRESZ alapvető előírásait is megsértette: a túlméretes szerelvény a menetdinamikai előírásokkal sem állt összhangban. A két VB jelezte a magyar iparnak, hogy a főváros már minden lehetséges követ megmozgatott a járműfronton, de a házi gyártás fenntartása 1966 után már semmiképpen nem lehet reális. A jármű-fiatalítás eredménye azonban meglehetősen ambivalensre sikeredett. A FAÜ, illetve az FVV trolibuszos üzemágának mutatói lényegesen javultak, ám a legnagyobb terhet viselő villamosvasút továbbra is kénytelen volt a legendásan elaggott kocsikkal operálni, hiszen 1963-ban még 70 olyan villamos teljesített aktív, napi szolgálatot,

⁵¹ MNL OL XXXV-1- a-4 MSZMP Budapesti VB iratai. 1963. III. 18.

⁵² www.bparciv.hu/index=registrum=fond_id=5810 – *Kelemen Lajos* (1921–1999) – Letöltve: 2010. XII. 15.

⁵³ <http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC05727/06003.htm> – Letöltve: 2010. XII. 26.



13. kép. Autóbusz-vezető és -szerelő: életkép Ikarus 60-as autóbusszal, 1965

melyeket 1890 előtt gyártottak. Nem haladtak az egységes tarifarendszer bevezetésével és a párhuzamosságok felszámolásával sem; ráadásul, mint már szó esett róla, a Fővárosi Tanács elképzelése szerint 1980-ban a fővárosi tömegközlekedés ingyenessé vált volna.⁵⁴

„Valami van, valami van, de nem az igazi...”

A Fővárosi Tanács az MSZMP budapesti Végrehajtó Bizottságával megtartott közös ülés után 1964-ben újra áttekintette a budapesti közlekedés helyzetét, illetve értékelte a közlekedéssel kapcsolatos, 1960. decemberi ülése óta végzett munkát. Az világosan látszott, hogy az 1960-ban meghirdetett, „szegényházi” közlekedésfejlesztésnek véget kell vetni. A tanács jelentése szerint 1960 és 1964 között élénk szellemi munka folyt, megindult a közlekedésfejlesztés irányelveinek és feladatainak a kidolgozása, amelyhez komoly lendületet adott a kormány 3250/1963-as határozata a metróépítésről. A háttéranyagok elkészítésénél egyébként szem előtt tartották egyes külföldi városok tapasztalatait is, a dokumentumokkal pedig a KPM is egyetértett. A tanács számba vette az eltelt négy év fejleményeit. Az uta-

⁵⁴ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP Budapesti VB iratai. 1963. VIII. 12.

zási kedv változatlanul emelkedett, ez azonban nem egyenletesen oszlott meg az egyes vállalatok között. Az FVV csupán stagnáló utasszámot regisztrált, míg a FAÜ, a csuklósításoknak köszönhetően, több utasról tudott beszámolni. Az autóbuszok a többletférőhelyek folytán kevésbé zsúfoltak lettek, ez csábítóan hatott, így a négy év alatt jelentkező utastöbbletet jellemzően az Autóbuszüzem szállította el. Megnövelt kapacitású járműveit nagyrészt menetrendi sűrítésre használta, 20-40%-kal bővítve a férőhelykínálatot. Bár az általános zsúfoltság a csúcsidőszakokon kívül mérséklődött, a reggeli és a délutáni órákban kellett célba juttatni a napi utastömeg kétharmadát, ezért csúcsidőben még mindig tumultuózus jelenetek játszódtak le. Üzemi, karbantartási nehézségeket okoztak viszont a csuklósított kocsik. Mivel a kapacitásnövelés során a műhelyek nem végeztek komolyabb vázrekonstrukciót, a kevesebb utasra tervezett szülő autóbuszok vázán idővel megjelentek az anyagfáradás jelei. Épp ezért megállapodtak abban, hogy a házi buszgyártás csak átmeneti kényszer, mivel a magyar ipar még mindig csak a régebbi típusokat hajlandó szállítani.

Összességében sikeresek voltak a menetrendszerűséget javító belső intézkedések is, bár a MÁV-átjárók kérdéskörére még nem tudtak megnyugtató megoldással szolgálni. A vasúttársaság nem igazán érezte magáénak a problémát. Egyelőre az jelentette a megoldást, hogy úgy módosították a járatok útvonalait, hogy minél kevesebbszer haladjanak át szintbeli vasúti átjárón. A megállóhelyek ritkításával eredményesen gyorsították a forgalmat, pozitív tapasztalatokat szereztek az autóbuszok maximális sebességének 50 km/h-ra való növelésével is. A továbbiakban tervbe vették a közlekedési lámpák fokozott ütemű telepítését, azok automatizálását, nagyobb távlatban pedig néhány helyen a zöldhullám bevezetését.

Alig enyhültek azok a problémák, amelyeket a fővárosi viteldíjrendszer bonyolultsága okozott; nagy tömegű munkaerőt kötött le, bár a kalauzok számát folyamatosan igyekeztek csökkenteni. Az előterjesztés vitájában több tanácsstag foglalkozott ezzel: *Kopta Károly*, *Köllő Józsefné* egyszerűbb jegyrendszert, *Borkó Gyula* pedig, moszkvai mintára, a kalauz nélküli üzemmód bevezetését sürgette. Nem történt előrehaladás a kiszolgálólétesítményeknél sem. Gondot okozott az autóbuszgarázsok hiánya, az FVV létesítményeinek kora, állapota, az áramátalakítók elégtelen teljesítménye, valamint a szociális létesítmények általános hiánya. Az új KRESZ bevezetése ellenére aggasztóan alakultak a baleseti statisztikák is. Míg 1959-ben egy hónapban átlagosan 2,8, addig 1963-ban már havi 6,7 baleset történt, így a Fővárosi Tanács sürgető feladatként jelölte meg a gyalogosforgalom biztonságosabbá tételét, amely az új létesítményeknél szintben elkülönített gyalogostereket jelentett. A Fővárosi Tanács a helyzetértékelést azzal az összegzéssel zárta, hogy a közlekedés belső tartalékai kezdenek kimerülni, így a további lényeges javuláshoz elengedhetetlenek a népgazdaság anyagi erejét jobban igénybe vevő beruházások.

A helyzetértékelés után áttértek a fejlesztési elgondolásokra, s megfogalmazták az elkövetkező évtizedek közlekedésfejlesztését meghatározó alapelveket. Leszögezték, hogy a közlekedést csak tervszerűen és arányosan szabad fejleszteni. Az igényeket komplex módon kell megállapítani, biztosítva a tömegközlekedés primátusát – bár rögtön hozzáfűzték, hogy mivel az egyéni és a tömegközlekedés nem választható szét, az egyéni közlekedéssel is komolyan kell foglalkozni. Kimondták, hogy a jövőben a fejlesztést a tömegközlekedési ágak vertikális kooperációjára kell építeni, amelyben minden ágazatnak megvan a saját területe, ahol az a legjobban és leggazdaságosabban működtethető. Ezért törekedni kell arra, hogy egy útvonalon a jövőben csak egy eszköz közlekedjen, méghozzá az, amelyik a legmagasabb színvonalon képes biztosítani a célba jutást. Természetesen konkrét teendőket is kijelölt a tanács. Mivel 1980-ig mintegy 80%-os utasszám-növekedéssel kellett számolni, azt indítványozta a kormányzati döntéshozóknak, hogy a tömegközlekedés gerincét alkotó gyorsforgalmi hálózat addigra legyen kész. Ez a kelet–nyugati metró befejezésén kívül az észak–déli vonal komplett megépítését, valamint a Hungária körüti és a rákoskeresztúri gyorsvillamosvonal megnyitását jelentette. A két utóbbi viszonylatra vonatkozó igényt már 1960-as ülésén prezentálta a Fővárosi Tanács, azzal a különbséggel, hogy akkor még nem döntötték el, hogy a Hungária körüti útvonalon trolibusz jár-e majd, vagy villamos. A tanács szerette volna a MÁV-ot is bevonni a városi közlekedésfejlesztésbe, s azt javasolta az állami vasúttársaságnak, hogy az elővárosi ingaforgalmat kisebb, de sűrűbben közlekedtetett szerelvényekkel bonyolítsa le. Általános járműfejlesztési kérdésekben azt az irányelvet kellett követniük a fővárosi közlekedési vállalatoknak, hogy lehetőség szerint a hazai ipar által gyártott, legkorszerűbb járműveket szerezzék be. Nagy várakozásokkal tekintettek BHÉV felszíni és föld alatti üzemére egyaránt alkalmas M IX-es villamos motorvonatára, amelynek gyártása 1964-ben kezdődött, s évtizedekig etalonként szolgált a gyorsvasúti járműveknek.

A közúthálózat terén az volt a fő feladat, hogy „korszerűsítsék a főútvonalakat, gyorsítsák fel a szűk keresztmetszetek feloldását”, s így lehetővé tegyék a dinamikus motorizáció folytán kimerült kapacitások bővítését. A Hungária körút–Könyves Kálmán körút–Hamzsabégi út vonalában belvárosi autópályát jelöltek ki, a Déli összekötő vasúti híd mentén építendő dunai átkeléssel, melyre a sugárirányú autópályák és főútvonalak futnak majd be. Ennek kapcsán gondolni kellett a parkolás várható nehézségeire; a személygépkocsi-állomány növekedésével megugró parkolási igényeket többszintes garázkomplexumokkal kívánták kielégíteni, ahol szerviz- és egyéb szolgáltatásokat is nyújtottak volna. A belső kerületekben elképzelhetőnek tartották a fizetős rendszer bevezetését, vagy akár tiltott zónák kijelölését. Szóba került a Budapesten áthaladó tranzitforgalom elterelése is, itt a Fővárosi Tanács a KPM-mel, a Belügyminisztériummal (BM) és a Belkereskedelmi Minisztériummal

(BKM) közösen kívánt átforgó tervet készíteni a város szállítási terheinek mérséklésére. Összegzésként a tanács felkérte a KPM-et, a Kohó- és Gépipari Minisztériumot (KGM) és az Országos Tervhivatalt (OT), hogy a népgazdasági lehetőségeket szem előtt tartva segítsék elő Budapest közlekedésének fejlesztését.⁵⁵

A tanácsülés idején a fővárosban már újrakezdték a metró építését, s e körül komoly gondok merültek fel. Míg az MSZMP Ipari és Közlekedési Osztályának 1964. március 9-i jelentése szerint a munkálatokat a villamosmérnökök, illetve a szakirányú tervezők hiánya hátráltatta a legjobban,⁵⁶ fél évvel később az extenzív iparosítás utolsó periódusának egyensúlyi problémái, pénzügyi nehézségei okoztak gondokat. Szóba került, hogy ismét leállítják a projektet. *Ajtai Miklós*, az Országos Tervhivatal elnöke viszont arra hívta fel az MSZMP vezetőségének a figyelmét, hogy ez a döntés sem gazdasági, sem politikai szempontból nem lenne előnyös. Miután a beruházási célok 50%-át már teljesítették, a munkálatok újabb szüneteltetése azal fenyeget, hogy minden, az építés megkezdése óta eszközölt befektetés el fogja veszteni az értékét, ráadásul az alagútépítéshez használt speciális munkaeszközök, valamint az építkezésen dolgozó szakemberek ismeretei, tapasztalatai csak részlegesen lennének konvertálhatók. A budapesti metró különben is olyan, a közvéleményt széles körben érdeklő és érintő ügy volt, amely mellett a párt elkötelezte magát.⁵⁷

A metróépítés folytatása mellett más helyeken is megindult a gyorsvasúti fejlesztés. Például a KPM 1961. október 20-ai kollégiumi határozata a legfontosabb feladatok között említette meg a Hungária körúton kívüli villamosgyűrű befejezését, a 2-es villamos északi irányú meghosszabbítását, valamint a rákoskeresztúri közúti vasútvonalat. A kollégium ülésére készült tervezet szerint a BHÉV hálózatának fejlesztése során is a gyorsvasúti jelleg kialakítását hangsúlyozták a megállók ritkításával. A környezetvédelmi igényekkel párhuzamosan javasolták, hogy a villamosvasúti járműparkban alkalmazzanak korszerű rugózású, alacsony padlós típusokat, míg a metróüzem terén két új vonal építésével, illetve a millenniumi FAV kétirányú meghosszabbításával is számoltak. Igaz, a fenti előterjesztés később több pontban is módosult. A külön szintű keresztezések kiiktatása terén a Hungária körúti, a Kacsóh Pongrác úti és a Szegedi úti nem, egyedül az albertfalvai felüljáró kapott prioritást 1965-ös kezdéssel. A 2-es villamos vonalának a Vizafogóig tartó meghosszabbítása az észak-déli metró Váci úti vonalvezetése miatt lekerült a napirendről. (Igaz, mai felfogásunk szerint a Duna-partra épült lakóparkokra és a vízisport-létesítmények-

re való tekintettel lenne ráció az ötletben.) A tervezet kimondta, hogy az elővárosi közlekedés és a városi alap- és gyorsforgalmi hálózat összekapcsolódására kell törekedni. A MÁV kezelésében lévő Rákospalota–Vácrátót, valamint a Budapest–Ócsa vonalat a BHÉV-nek kell átadni, s gondoskodni kell arról, hogy a MÁVAUT elővárosi jellegű vonalait integrálják a FAÜ-hálózatba. Ami a hídépítést illeti, szóba került a Könyves Kálmán körút vonalában, valamint Csepel és Albertfalva között egy újabb átkelési lehetőség, miközben az elavultnak tekinthető Lánchíd és a Szabadság híd pótlására egy Duna alatti alagút, valamint az Északi összekötő vasúti hídnál új közúti híd létesítése szerepelt a tervben. Az Ipari és Közlekedési Osztály a más logikájú tarifarendszerre és az áruszállításra hivatkozva elsősorban a Pest környéki autóbuszvonalak és a két főváros környéki vicinális átadásával kapcsolatban fogalmazott meg ellenvéleményt, azzal a kiegészítéssel, hogy a BHÉV vontatási feszültsége 825 volt kell hogy legyen, ugyanis ez elengedhetetlen a metró és az elővárosi vasút együttműködéséhez.⁵⁸ Ez máig sem teljesült, s az egységesítés minden korábbinál kétségesebb, amióta a HÉV – hasonlóan az 1952 és 1958 közötti időszakhoz – a MÁV kezelésébe került.⁵⁹

A Fővárosi Autóbuszüzemnél folyó nagyszabású jármű-rekonstrukció folytán rövid időn belül felszínre kerültek a kiszolgálói háttér hiányosságai. A kocsiparkot négy telephelyről (a kelenföldi Fürst, a délpesti Kilián, a Zuglóban lévő Récsei, valamint a józsefvárosi Mező garázsból) üzemeltették, amelyeknek együttes karbantartási kapacitása nem volt elegendő többre, mint 1097 autóbuszra, holott 1970-ig újabb 441 jármű beszerzésével kalkuláltak. A FAÜ részesedése folyamatosan növekedett az utasforgalomban: buszai 1963-ban 430 millió utast szállítottak, 1966-ra pedig 492 milliót prognosztizáltak. Ezért az UVATERV a MÁVAUT nemrégiben átadott Andor utcai telephelyének mintájára elkészítette egy új, 250 férőhelyes autóbuszgarázs terveit, amelyet Óbudán, a Pomázi út és az Aranyhegyi-patak által körbezárt területen kívántak elhelyezni. Az elképzelést végül az érintettek jóváhagyták, a KPM csupán annyi kikötéssel állt elő, hogy az úgynevezett második szemle helyszínéül egy távlatilag kialakítandó központi főműhelyt kell figyelembe venni.⁶⁰

A Fővárosi Tanácsnak nagy megkönnyebbülést ígért, hogy közeledett az Erzsébet híd átadása, késedelem csupán néhány járulékos beruházás – például a hídfők parakosítása, egyes épületek felújítása – terén mutatkozott.⁶¹ A Blaha Lujza tér rendezésével kapcsolatban viszont már közel sem volt ilyen rózsás a helyzet. Kelemen Lajos

⁵⁵ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Jelentés a főváros közlekedési helyzetéről és a távlati fejlesztés irányelveiről. 1964. VII. 3.

⁵⁶ MNL OL 288. f. 27/1964/3. MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztály (IKO) Ép/386. Előterjesztés a miniszterhelyettesi értekezlet elé. Tárgy: A budapesti földalatti gyorsvasút továbbépítésére vonatkozó kormányhatározat végrehajtásával kapcsolatos feladatok. 1964. III. 9. 46–49.

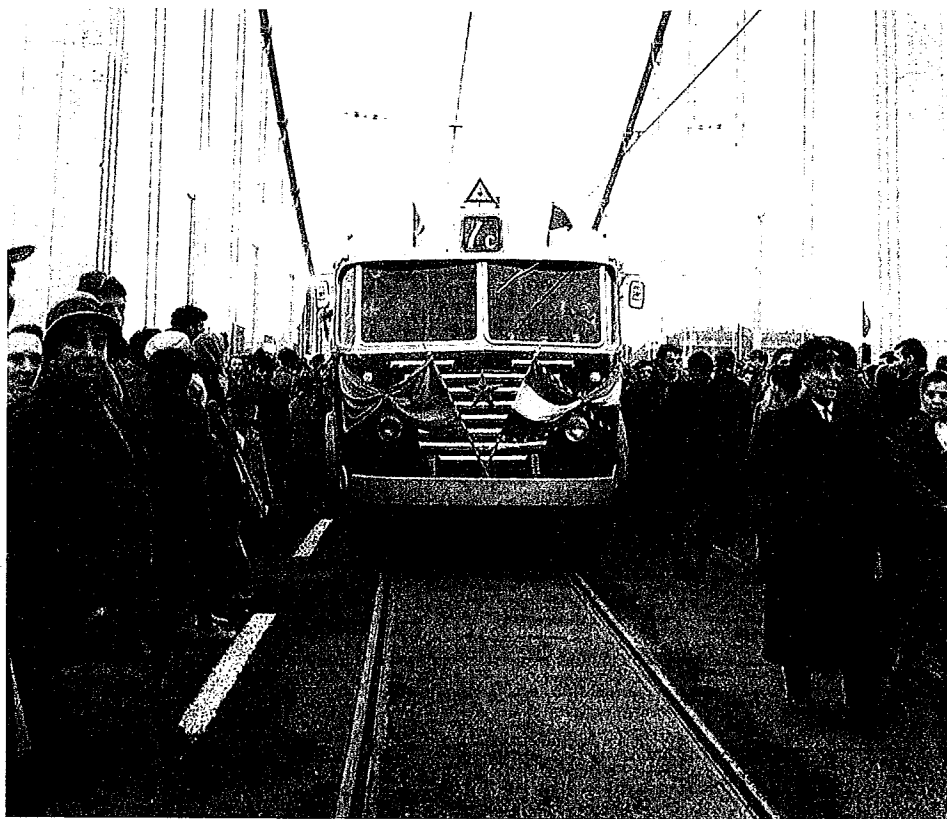
⁵⁷ MNL OL 288. f. 15/87. Államgazdasági Bizottság (ÁGB) 1964. X. 19. 3. Napirendi pont. 48.

⁵⁸ MNL OL 288. f. 27/1964/3. 1964. X. 5. 58–68.

⁵⁹ A MÁV zökkenőmentesen vette át a HÉV-et a fővárostól. – MÁV-csoport, 2016. XI. 24. – <https://www.mavcsoport.hu/mav-csoport/mav-zokkenomentesen-vette-hev-et-fovarostol> - Letöltés: 2016. I. 31.

⁶⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1964. X. 14. Bejelentések: 3/A. A FAÜ óbudai telephelyének beruházási programjáról. 21–23.

⁶¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1964. X. 14. Bejelentések: 3/E. Jelentés az Erzsébet híd építésének és a pesti, budai hídfők környékén folyó magas- és mélyépítési munkák állásáról. 39–50.



14. kép. Az első 7c busz áthalad az Erzsébet hídon, 1964

arra hívta fel a VB figyelmét, hogy 1980-ra a közúti forgalom megnégyeseződik, ezért a frekvenciált csomópontokon célszerű lenne mielőbb külön szintű keresztezéseket kialakítani. Ezt azonban a Rákóczi út és a Nagykörút találkozásánál nem tartotta időszerűnek, mondván, hogy a Kálvin tér sokkal forgalmasabb. A lehetséges alternatívák között felmerült, hogy a Nagykörút a Rákóczi út alatt haladjon el (232 millió forintba került volna), de volt olyan elképzelés is, hogy a sugárutat felüljárón vezessék át a haránt irányú elem felett. Kelemen nem helyezte ezt az elgondolást, mert amennyiben a gyalogos-aluljáró építését összevonnák a metróéval, nem lenne hely a szervízútnak; ráadásul várni kell addig, amíg a földalatti jóvoltából megszűnik a villamos a Rákóczi úton, nem beszélve a szubjektív városképi tényezőkről. Ezért azt kérte a Végrehajtó Bizottságtól, hogy olyan gyalogos-aluljáró építését támogassa, amely 1975 és 1980 között közúti aluljáróvá épülhet át. Mint rámutatott, az lenne az ideális, ha egy ütemben lehetne kivitelezni az egész átalakítást, ám a költségvetés nincs abban a helyzetben, hogy a harmadik ötéves terv folyamán egyetlen

csomópontra 240 milliót költsön. *Sarlós István* VB-elnök az aluljárókérdésben arra figyelmeztetett, hogy 1970-ben már meg kell tudni közelíteni az állomást, Kelemen pedig rámutatott, hogy az olasz nagyvárosok mintája nyomán Budapesten is jóval több gyalogos-aluljáróra lesz szükség. Az elnök azt indítványozta, hogy a Gazdasági Bizottság elé olyan formában kerüljön az előterjesztés, melyben a jelenlegi létesítményt a távlati igényeknek megfelelően, a gépjárműforgalomra való átállítás paramétereivel építsék ki.⁶²

Nem sokkal a kelet–nyugati vonal kivitelezésének folytatását engedélyező PB-határozat előtt, 1964 májusában elkészült az észak–déli gyorsvasút koncepciója. Mivel az 1959-es forgalomszámlálás alapján kitűnt, hogy Budapesten a külváros és a belváros közötti utazások aránya a forgalom egészen belül 31%, a tervezet készítői úgy nyilatkoztak, hogy a gyorsvasúthálózat fejlesztése során a hangsúlyt távlatilag is a sugárirányú vonalakra kell helyezni. A felmérés szerint a pesti oldalon a belső kerületek egymás közti forgalma az utazások 17%-a, míg a külső körzetek belső forgalmának részesedése 31% volt. Úgy vélekedtek, hogy a Belvároson áthaladó átmérős utazási igény csupán 5%-ra tehető, de a sugárirányból érkező áramlatok részlegesen átlapolják egymást. A forgalomszámlálások ugyanis egyértelműen igazolták, hogy Újpest, Zugló, Kispest, Pesterzsébet, Csepel, Óbuda, Közép- és Dél-Buda, valamint a Belváros között a legjelentősebbek az utasáramlatok. Mivel az újpesti és a dél-budai irány ezek közül is kiemelkedett, a tervezők a kelet–nyugati metró befejezését követően az észak–déli vonalcsoport megvalósítására tettek javaslatot. Ebben ugyanis egységes hálózati elemként kezelik a mai 3-as és 4-es vonalat, ahol csúcsórán 30 000, napi szinten 400 000–500 000 utassal számoltak. A szakmai közösség ugyanakkor felismerte, hogy kiemelkedően nagy utasforgalom az újpesti, a kispesti és a budafoki vonalcsoport belső szegmensein várható, azután ez kifelé fokozatosan csökken (hozzátették, hogy a 2-es vonaltól eltérően itt lényegesen nagyobb lesz a helyi forgalom, vagyis az összes utas 29%-a nem használ más eszközt). Az újpesti szakaszt eredetileg villaszerű elágazással akarták megépíteni, mondván: a Váci úti és a Béke úti nyomvonalon egyaránt szükség van a gyorsvasúti paraméterekre, hisz érdemben egyik változat sem tudna utast átvonzani a másik vonalról, a kettő közé építendő hálózati elem viszont nem csökkentené az eljutási időt. A közbelső végállomással operáló rendszert azért nem tartották jónak, mert túl sok embernek kellett volna átszállnia. A külföldi tapasztalatok ugyanis azt mutatták, hogy ahol nemcsak a ráhordó viszonylatnál, hanem a nagy forgalmú vonal közbelső pontjánál is át kell szállni, a gyorsvasút kilométerenként egyperces előnye gyakorlatilag elvész, miközben a hálózat csak akkor hatékony, ha nem csupán egyes vonalakra szorítkozik, hanem az egész várost behálózza. A KPM szakértői gárdája

⁶² BFL XXIII.102.a FT VB 1964. X. 14. Szó szerinti jegyzőkönyv. 128–137.

– a másnak is szóló üzenetként – megpróbálta elmagyarázni a döntéshozóknak: minden olyan elgondolás, amely nem ebből az elvből indul ki, hanem csak egyes vonalak minél magasabb közlekedés- és műszaki szintű megépítését tűzi ki célul, utasforgalmi téren alapjaiban hibás. Az ideális megállótávolságot 600 méterben határozták meg, hozzátevé, hogy ez azoknak optimális, akik csak a gyorsvasúton utaznak. Az az utascsoport, amely egy másik metróvonalra kénytelen átszállni, másképp ítélkezik a megálló távolságáról, mint az, amelyik más típusú eszközzel érkezik, és egy újabb viszonylaton fejezi be az utazást. Az utóbbi csoport egyértelműen a sebesség növelésére szavaz. Az idetartozók (ma is) azt szeretnék, hogy a metróállomások a felszíni vonalak csatlakozási pontjainál legyenek, s az sem elhanyagolható, hogy a terepszint alatt milyen mélységben.

A dokumentumban sűrűn hangsúlyozták a gazdaságossági kritériumokat, miszerint alagútra ott van szükség, ahol a közúti forgalom jellege és volumene, továbbá a beépítettség indokoltta teszi, máshol az elkülönített felszíni pályatest is megfelelő. Tanulságos volt a megállókiosztásról folytatott polémia. A tömegközlekedési igények minél nagyobb kielégítésére irányuló törekvés a korábbihoz képest sűrűbb megállókiosztást szorgalmazott. Ezzel szemben a tervezők eredeti elképzeléseiben a gyors közlekedést lehetővé 750-1000 méteres állomásközhöz mellett megmaradt volna a párhuzamos felszíni hálózat is, amelyet a közönség a rövid távú vagy köztes utazásoknál vett volna igénybe, ezzel természetesen jelentős többletköltséget okozva az üzemeltetőnek. Az észak–déli vonalcsoporthoz főágra Újpest, István tértől a Határ út érintésével Kispest, Kossuth téren át vezetett volna Kispest, Vörös Csillag (ma Hofherr Albert) utcáig, míg a budafoki kiágazást egyszerűsített formában – a Schönherz Zoltán (ma Bocskai) útig kéregvasútként, onnan felszíni vonalvezetéssel az Építész utcán át Budafok, Dózsa György térig – képelték el. A dunai átvezetéshez kidolgozott technikai megoldás pedig még ennél is nagyobb meglepetést tartogatott. A koncepció ugyanis a csupán limitált kapacitású, elavultnak minősített Szabadság híd helyett egy olyan, módosított tengelyű viadukttal számolt, amelyen a dél–budai gyorsvasút is átvihető. Alternatívaként felmerült, hogy az Üllői útnál ágazzék ki a budafoki szakasz, és a főgyűjtő csatorna mellett haladva a Mester utcánál felszínre jöve a Petőfi hídon át érje el a Karinthy utat és a Móricz Zsigmond körteret.⁶³ A KPM Tanácsai Közlekedési Főosztály viszont csak az Árpád híd és Határ út közötti vonalvezetéssel értett egyet. Abból indult ki, hogy az utasok kétharmadának a Váci úti kialakítás a kedvezőbb, ráadásul az újpesti vonalvezetés premisszája az Árpád út mentén előzetesen végrehajtandó szanálás, amely nem biztos, hogy a gyorsvasút építésével időben összeegyeztethető, így a földalatti költségvetését terhelné. *Aradi*

⁶³ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM 1958–1976. 77. d. 610. tétel. 358431/1964. 9023/1964. Az észak–déli gyorsvasút koncepciója. Budapest, 1964. május. 7–107.

Lajos főosztályvezető kifogásai között egy olyan érv is szerepelt, hogy a gyorsvasút nem érinti a Váci út–Árpád út kereszteződését, pedig ott lehetne a legjobban kialakítani a felszíni közlekedés csomópontját a Népsziget üzemei, a Váci úti gyárak, valamint Dunakeszi és Vác felé: a tervezett Balzsam utcai megálló viszont csak az esztergomi vasútvonal használóinak kényelmes. A déli végpont ügyében ekkor bukant fel először Kőbánya–Kispest mint végállomás, amely Aradi szerint több tízezer utasnak lenne előnyös, lehetővé téve, hogy az összevontan közlekedő ingavonatok (Cegléd–Vác viszonylat) elkerüljék a zsúfolt Nyugati pályaudvart. Végül, de nem utolsósorban, a Tanácsai Közlekedési Főosztály az Észak-Pesten építendő lakótelepekre hivatkozva úgy nyilatkozott, hogy a negyedik ötéves tervben az Újpest–Élmunkás (ma Lehel) tér szakasznak kell prioritást adni.⁶⁴ Mi állhatott a tervezők javaslatának hátterében? Könnyen lehetséges, hogy az ország általános pénzügyi nehézségei közepette a szakmai közösség azt demonstrálta, hogy ismeri a metróépítések során alkalmazott költségkímélő megoldásokat. Mindazonáltal nem zárhatjuk ki annak eshetőségét sem, hogy a gazdasági és műszaki szakemberek már ebben az időszakban is komolyan tartottak a Gellért téri hőforrások kiszámíthatatlan hatásaitól, legyen az a gyógyvizek elapadása vagy az alagút vasbeton szerkezetére gyakorolt korrózió. A felszíni átvezetés nem lett volna minden előzmény nélküli, hiszen a párizsi metró 4-es vonalán is ilyen megoldást alkalmaztak,⁶⁵ viszont a műemléki környezet és a Szabadság híd esztétikai értékei erősen kétségesessé tették a megvalósíthatóságát. Ennek az elgondolásnak sokkal inkább az 5-ös metrónál, a Petőfi híd rekonstrukciója esetén lehetett volna létjogosultsága.

A 2-es metró kivitelezését a Deák tér és az Örs vezér tér közötti szakaszon 1965. március 28-án sajnálatos esemény zavarta meg. Olyan kényszerhelyzet adódott, hogy hazánk történetében immár másodszor, le kellett bontani a Nemzeti Színházat. Ez a döntés nagy felzúdulást keltett a budapestiek körében, s még az akkori rendszerhez lojális színészek, színházigazgatók – például *Major Tamás*, *Gobbi Hilda* – is felemelték a szavukat ellene. A művészek rendkívül sérelmesnek találták, hogy „Magyarországon ezúttal már a második Nemzeti Színházat bontják le, miközben egyet sem építettek helyettük”.⁶⁶ A metrókijárat elhelyezése okán Kelemen Lajos a megelőző bontást szorgalmazta, hozzátéve, hogy a felszínre is vezessen mozgólépcső.⁶⁷ Csakhogy ekkor már volt egy alternatív megoldási elképzelés, ráadásul magában az épületben az alagút fúrása sem okozott jövátéhetetlen károkat. A statikai és a gépészeti vizsgálatok eredményének ismeretében a színház lebontását

⁶⁴ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM 1958–1976. 77. 610. tétel 358431/1965. 3568/1965. Észak–déli gyorsvasúti vonal beruházási programjával kapcsolatos előterjesztés. Budapest, 1965. augusztus 30. 1–2.

⁶⁵ Várszegi Gyula: *A világ metrói*. Idegenforgalmi és Propaganda Kiadó Vállalat Budapest, 1986. 175–176.

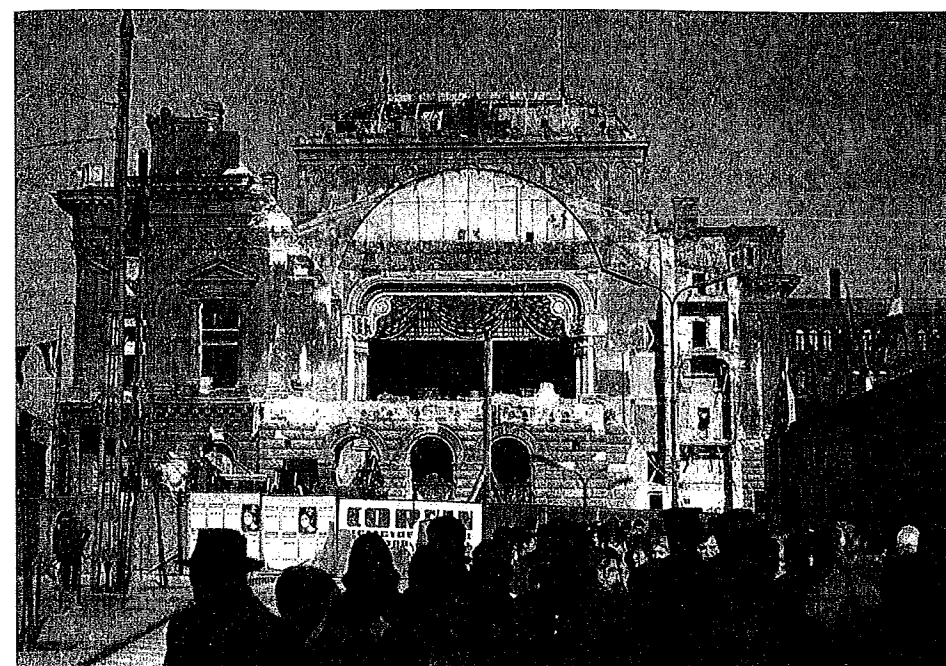
⁶⁶ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 152–158.

⁶⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1965. I. 6. Szó szerinti jegyzőkönyv. 224–226.



15. kép. A Nemzeti Színház teljes pompájában, 1964

sokkal inkább az Építésügyi Minisztérium szorgalmazta. Ez még nem lett volna elegendő a halálos ítélet kimondásához, ha a kulturális szervek kiállnak az épület mellett. A rendszerváltás után a Nemzeti Színház sorsáról folytatott vitákban a Független Kisgazdapárt országgyűlési képviselői gyakran hangoztatták, hogy a pártállam ideológiai okokból romboltatta le a Blaha Lujza téri épületet. Az idézett állítást viszont kétséggé teszi az a tény, hogy az 1875-ben átadott Népszínházban 90 év alatt egyszer sem volt érdemi felújítás. Ennek fényében meglehetősen kérdésesnek tűnik, hogy mennyiben lett volna mód és lehetőség egy gazdaságos rekonstrukcióra. A nemzeti társulat egyébként 1908-ban provizórikus jelleggel költözött át első székhelyéről a Blaha Lujza térre, így az is feltételezhető, hogy a Művelődési és Közoktatási Minisztérium az ideiglenesség megszüntetésének és az új Nemzeti Színház gyors megvalósításának reményében szorgalmazta a mielőbbi szanálást. Az 1960-as években egyébként világszerte a modern építészeti stílus és az „újat alkotni” szemlélet volt az uralkodó, tehát a döntéshozók Magyarországon sem tettek mást, mint követték a nemzetközi irányzatokat. Ezzel egy időben



16. kép. Bontás alatt a Nemzeti Színház, 1965

azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy bár a metróalagút fúrása a kedvezőtlen talajviszonyok ellenére sem rongálta meg a színház épületét, a folyós homokban végbemenő, további változásokat nem lehetett kiszámítani. A tervezők nem minden alap nélkül tartottak a Rákóczi út mentén fekvő épületek tömegét fenyegető omlásveszélytől, s valószínűleg csak a színház lebontásával látták biztosan megakadályozhatónak, hogy a talaj felső rétege elmozduljon. (Talán ezzel is magyarázható, hogy a Blaha Lujza tér vonatkozásában senki sem állt elő mélygarázsépítési ötletekkel.) Noha a vitatott intézkedés jóvoltából sikerült megmenteni a veszélyeztetett lakóingatlanokat, valamint a XVIII. századi, az épített örökség védelme szempontjából kiemelkedő Szt. Rókus-templomot, a színház épületével történtek, továbbá a pártállam elhibázott kommunikációja miatt sokszor még napjainkban is indokolatlan félelmek övezik a metróépítésre vonatkozó terveket.

A hatvanas évek közepén – részben a bonyolult tarifarendszer miatt – egyre komolyabban kellett foglalkozni a munkaerőhiány, illetve az irreálisan nagyarányú munkaerőt elszívó kalauzi munkakör problémáival. (Fiatal olvasóink kedvéért: a XX. században kialakult rendszerben kalauzok járták a villamoskocsikat és az autóbuszokat, s ellenőrizték és/vagy árusították a menetjegyeket.) A FAÜ a hagyományos kalauzos üzemmód felváltására kísérletképpen kalauz nélküli, perselyes üzem-

módot vezetett be a 15-ös viszonylatán. A január–február fordulóján befejeződött kísérlet utóéletét vizsgálva kitűnik, hogy az üzemi dolgozók meglehetősen idegenkedve fogadhatták az újdonságot. Bár a perselyes buszközlekedés több előnyére is fény derült, az Autóbuszüzem a következőket írta a tapasztalatokról: „Kétségtelen, hogy a felszállás gyors, de a (...) megtakarítás időmennyiségét felemésztí az a tény, hogy a gépkocsivezetőnek az indítás előtt be kell mondani a megfelelő szöveget, *le-felszálló ajtót be kell csuknia*, és az indulást csak akkor kezdheti meg. Még az előző megoldás szerint ezekre ennyi időt nem fordítottunk.” A VB Közlekedési Igazgatóság forgalomtechnikai csoportja így, a felmerülő költségekre hivatkozva, a perselyes üzemmód további kiterjesztését nem javasolta, és a végleges megoldást a majdan bevezetendő kalauz nélküli üzemben látta.⁶⁸

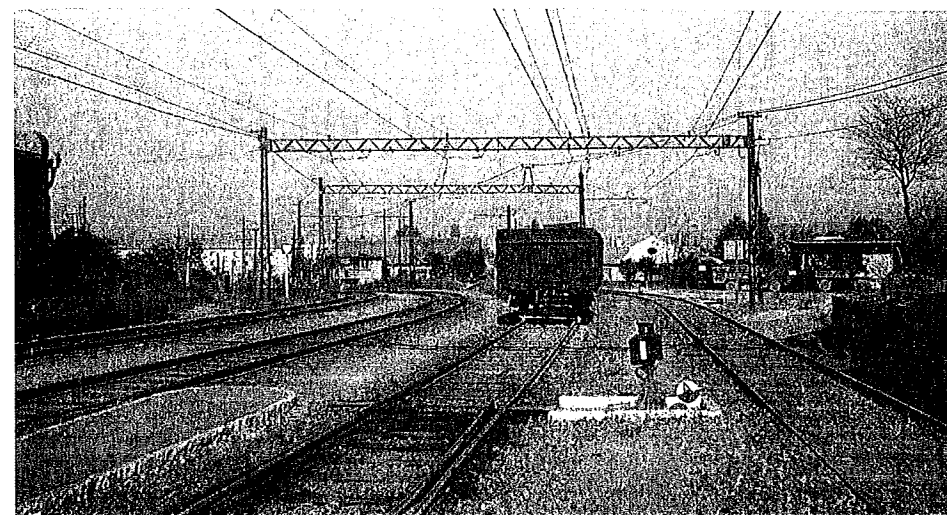
A túlbonyolított tarifarendszeren viszont már változtatni kellett. Az 1960. december 6-i, közlekedéssel foglalkozó ülésen is elmondták, majd az 1964-es helyzetértékelő és távlati fejlesztési terveket elfogadó tanácsülésen újból megállapították, hogy rendezni kell a dolgot. A hozzászólók gyors és hatékony megoldást sürgettek. Az a körülmény, hogy a tömegközlekedést különböző cégek bonyolították le, amelyek nemigen működtek együtt, többértű problémát szült. Az utazóközönség életét megnehezítette a több átszállást, különféle közlekedési eszközök igénybevételét megkövetelő utazás. Például az FVV üzemzavara esetén a villamosra már megváltott jegyekkel, bérletekkel az utasok nem vehették igénybe a párhuzamosan közlekedő FAÜ buszait, hacsak nem vásárolták meg a buszos társaság (egyébként drágább) jegyeit is. Ez a jelenség természetesen fordítva is igaz volt, további kellemetlenségeket szült az is, hogy az egy vonalon közlekedő, de külön vállalatokhoz tartozó járművek megállói sem mindig voltak közösek.⁶⁹ Vállalati részről pedig a 173-féle jegyet és bérletet tartalmazó rendszer igen sok munkáskezet igényelt, maga a betanítás több mint egy hónapig elhúzódott. Mindemellett a közlekedési cégek megemelkedett állami dotációját is csökkenteni szerették volna.⁷⁰

1966. július 1-jén bevezették a viteldíjreformot. A már mondottakon túl fontos cél volt az is, hogy a jegyes és bérletes utazások arányát jelentősen tolják el az utóbbi felé, valamint hogy az árváltoztatásokkal elkerüljék az autóbuszokról a villamosokra való átáramlást. A reformmal bevezettek két kulcsfontosságú dolgot: 1. kiterjesztették az autóbuszbérletek érvényességét a villamos-, a troli- és a Budapest közigazgatási határán belüli HÉV-hálózatra is; 2. olyan mértékű jegyár-módosítást hajtottak végre, amely kiküszöbölte az árkülönbözetből fakadó tömeges

⁶⁸ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból: A perselyes üzemmód a 15-ös autóbuszon. 1965. ikt.: 276.738

⁶⁹ A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada. I–III. Szerk.: Bencze Géza, Koroknai Ákos, Sudár Kornélia, Szekeres József. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest, 1987. II. k. 349.

⁷⁰ Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000. 237.



17. kép. Gödöllő-Palotakert HÉV-állomás, 1961. A korban a HÉV vonalain jelentős teherforgalom volt

átvándorlást az egyik járműfajtáról a másikra. A korábban 50 filléres villamosjegyek árát így egy forintra, az egyforintos autóbuszjegyeket pedig egy forint 50 fillérre emelték.⁷¹ Összehasonlításképpen: 1966-ban egy kg élő csirke 30 forint, egy kg burgonya két-három forint, egy liter tej pedig négy forint volt.⁷² Ezzel párhuzamosan arra is törekedtek, hogy az áremelések terhére az alkalmi utasokra hárítsák át, ezért különféle bérletkedvezményeket vezettek be. Természetesen radikálisan csökkent a forgalomban lévő jegy- és bérletfajták száma: a Duna-hajókon alkalmazottakkal együtt már csak 21-féle jegy és bérlet volt forgalomban.⁷³ A Fővárosi Tanács VB a reformot követően elégedetten állapította meg, hogy az intézkedést a lakosság kedvezően fogadta. Ugyanakkor sietve kiemelte, hogy a forgalomba kiadott kocsik számát egyik vállalat sem fogja csökkenteni, és csúcsidőben változatlanul a kapacitásuk felső határán fognak dolgozni a közlekedési cégek.⁷⁴

Ami a különböző közlekedési vállalatok összehangolását illeti, a valóságban vajmi kevésbé érvényesült a komplex szemlélet. Erre világított rá a Fővárosi Népi Ellenőrzési Bizottság 1966–1967-ben készített jelentése a Budapesti Helyiérdekű

⁷¹ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 182.

⁷² Kalocsai Péter: A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen 1945–1968. *Korall*, 2013/52. 113–144.

⁷³ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 183–184.

⁷⁴ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Tájékoztató a budapesti közlekedés helyzetéről, problémáiról és a tett intézkedésekről. 1967. III. 8. ikt.: 270.399.

Vasút ténykedéséről. Mint a beszámoló megállapította, a BHÉV 18%-kal növelte a férőhelyek számát, ám a zsúfoltság továbbra is súlyos problémát jelentett. A vállalat 1965. május 30. után nem adott ki új menetrendet, nem követte az igények változásait. Ez abban is megmutatkozott, hogy például a MÁV és a MÁVAUT közötti koordináció nem működött zökkenőmentesen. Gödöllő végállomáson a HÉV nem várta be a miskolci személyvonatot, vagy Ráckeven a Kiskunlacháza és Makád felől érkező autóbuszokat. A BHÉV egyéb, üzemi problémáit taglalva a bizottság kiemelte, hogy az elavult áramátalakítók és biztosítóberendezés miatt nem vezethették be minden vonalon a korszerű járműveket. Főleg a gödöllői HÉV küzdött ilyen nehézségekkel, ahol egyébként a férőhelyek száma is csökkent. A vontatójárművek fele elmúlt 50 éves, az igényekhez képest kevés volt az üllőhely, a pályák fejlesztése nem tartott lépést a kocsipark modernizációjával. Miközben a nemzetközi szakirodalom 60 km/óránál nagyobb sebességet tartott ideálisnak, az új M IX motorvonatok legfeljebb ennyivel közlekedhettek, sőt, az általános utazási sebesség érdemben nem növekedett. Infrastrukturális szempontból pedig a hézagmentes felépítmények alacsony hányada hátráltatta a sebességemelést: a szentendrei vonalon 82%, a csepelin 65%, a ráckevein 45%, a gödöllőin pedig 25% volt a korszerű pályaszakaszok aránya. A beépítettség, valamint a szintbeli útátjárók nagy száma miatt sok „lassújelet” kellett kitűzni. Megoldatlan probléma maradt a ráckevei HÉV-végállomás áthelyezése. A végpont északabbra tolását akadályozta, hogy nem koordinálták azt a MÁV Duna-part teherpályaudvarának fejlesztésével: két önálló állomásépület kellett volna, valamint szerelvényfordító és több indulóvágány. Minderre csak korlátozottan volt a lehetőség.⁷⁵

Az 1966-os viteldíjreform minden hiányosság ellenére kiváló alapot teremtett a városi tömegközlekedésben a további integrációhoz. A hatvanas évekre világossá vált, hogy a BSZKRT 1949-es szétzilálása hibás döntés volt, az egymással konkuráló cégek egészségtelen helyzetet teremtettek Budapest közlekedésében. Az öt különálló vállalat (a Fővárosi Hajózási Vállalatot és a Földalatti Vasút Vállalatot is beleértve) öt különálló igazgatási apparátust működtetett, ami óriási pénzeket emésztett fel – feleslegesen. Üzemzavarok esetén nem volt megoldva a cégek közötti együttműködés, ilyenkor a pótlást igen dőcögősen, vagy sehogy sem tudták megszervezni. Az utasok informálását is külön végezték a társaságok, amely a versengésük miatt nem is lehetett objektív és hatékony. A fejlesztési tervek ezért tartalmazzák az egységes URH forgalomirányítási rendszer kiépítését. Ezzel egy időben azt is tervezték, hogy létrehozzák az évek óta dédelgetett központi diszpécserhálózatot és ügyeletet, amelyen keresztül eredményesen irányíthatják Budapest tömegközlekedését, például a közös baleset-elhárítási szervezet jóvoltából, amely kisebb költséggel,

⁷⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1967. VIII. 30. 2. Napirendi pont. 116–134.

nagyobb hatékonysággal és korszerűbb felszereltséggel működhetett.⁷⁶ A metró kérdésében az MSZMP PB az Állami Tervbizottság kétségei ellenére 1965-ben úgy határozott, hogy még a harmadik ötéves terv folyamán kezdődjön el az észak–déli gyorsvasút kivitelezése, hiszen az a felszíni tömegközlekedés lényegesen nagyobb hányadát tehermentesíti, mint a kelet–nyugati vonal.⁷⁷ Az új gyorsvasúti elemek belépésével egy időben a főváros hozzákezdett a Közlekedési Igazgatóság – a közúti és a tömegközlekedés, valamint az út- és mélyépítő tevékenység felügyeletében és irányításában illetékes szakigazgatási szerv – átalakításához.⁷⁸ A kelet–nyugati vonalon pedig elérhető közelségbe került az átadás, és természetes kíváncsi volt, hogy a földalatti gyorsvasút már egy rendezett, egységes képet mutató városi közlekedési hálózatnak legyen a főútőere. Nem volt mellékes szempont az sem, hogy Európa-szerte a hatvanas évek második felében jöttek létre a nagy, egységes városi közlekedési vállalatok. A Fővárosi Tanács ezért a reintegráció mellett tette le a voksát. Ennek első jeleként az addig szintén külön vállalatokként működő járműjavító főműhelyeket beolvasztották az egyes közlekedési cégekbe.⁷⁹

Az új tömegközlekedési szervezet létrehozásakor több szempontot tartottak szem előtt. A budapesti városvezetés ekkor már ismerte az 1968-ban bevezetendő új gazdasági mechanizmus alapelveit, s az áttekinthető, hatékony vállalatvezetéssel ezt kívánta elősegíteni. A helyi közlekedési vállalatok önállósága a formálódó tervalku révén növekedett, viszont fontos változás történt abból a szempontból, hogy a Végrehajtó Bizottság kimondta: az egyes vállalatok közötti verseny – amely a járműpark vagy az egységes vonalhálózat arányainak megbontását, továbbá az elkülönült vállalati érdekeket szolgálja – nem engedhető meg. A fővárosi utazóközönség érdekeinek védelmében az egységes közlekedéspolitikai megvalósulását, az egységes forgalomszervezést és irányítást minden körülmények között biztosítani kellett. Az összevont tömegközlekedési vállalatban belül lehetőség nyílt olyan szervezet kialakítására, amely garantálta az utazóközönségnek előnyös forgalmi tevékenységet, illetve az azonos közlekedési profilok egységes központi irányítását és üzemeltetését. Az egységesített üzemeltetés így a gyakorlatban is megvalósította a közlekedési ágak munkamegosztásáról szóló 1961-es elvet, s emellett enyhítette a munkaerőhiányt. Az eddig egymástól külön működő járműjavító és pályafenntartó üzemág egységes irányítás alá került, s ezzel sokkal hatékonyabb lett a karbantartás. A tanács így sokkal hatékonyabban gazdálkodhatott az éves közlekedésfejlesztési forrásokkal, mivel azokat már nem külön-külön vállalatok között kellett elosztogatni, hanem egy egységes, komplex hálózat fejlesztésére lehetett gyorsabban és

⁷⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1967. VII. 5. 4. Napirendi pont. 108–111.

⁷⁷ MNL OL 288. f. 5/366. PB 1965. V. 25. 2. Napirendi pont. 31–32.

⁷⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1967. VII. 5. 4. Napirendi pont. 108–111.

⁷⁹ A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. II. k. 349.

célszerűbben felhasználni; egyszóval az integráció Budapesten is lehetővé tette az egységes közlekedéspolitikát.⁸⁰

1967-ben a Fővárosi Tanács VB a 427. és 428. határozatával 1968. január 1-i hatállyal megalapította a Budapesti Közlekedési Vállalatot, átszervezte a VB Közlekedési Igazgatóságát. A BKV feladata lett a budapesti, valamint külön engedéllyel a környéki utasszállítás a hagyományos, illetve a különleges szolgáltatást nyújtó eszközökkel. Tevékenységi körébe tartozott továbbá a Duna budapesti szakaszán a hajójáratok közlekedtetése; a kötőtpályás járművek esetében a pályafenntartás és a felsővezeték építése; a járműjavítás (sőt esetenként újak gyártása is); illetve az üzemi és jelzőberendezések karbantartása, gyártása. A BKV-t terhelte a hozzá kerülő épületek gondozása, esetenként újabbak építése; valamint az egységes cég kezelésében levő járművekkel történő teherforgalom lebonyolítása is. Az akkoriban még működő, városon belüli üzemek ugyanis, melyeknek nem voltak közvetlen vasúti kapcsolatai (ilyenek főleg Budán működtek), valamint a HÉV-vonalak által kiszolgált települések termelőszövetkezetei, üzei is mind a BKV kötőtpályás infrastruktúráját vették igénybe szállításaikhoz (teherszállító villamos, HÉV-hálózaton közlekedő tehervonat). Sőt, a gödöllői és a ráckevei HÉV-en 1968-ig postavonatok is közlekedtek.⁸¹ A kor munkaerő-problémáit tekintve érdekesnek tűnik, hogy az alapító határozatban a közlekedési vállalat feladatai közé sorolták – kapacitástól függően – a külső cégek számára végzendő kocsikarbantartást és -felújítást is. A BKV irányítását egy közlekedési szakigazgatási szerv látta el.⁸² A Fővárosi Autótaxi Vállalat, a Fővárosi Szállítási Vállalat és a Fővárosi Garázsipari Vállalat ezzel szemben megőrizte önállóságát.⁸³ Érdekes tény, hogy a BKV névvel kapcsolatban az alapításnál nem volt konszenzus a Fővárosi Végrehajtó Bizottságon belül. Mivel a VB irányítása alatt működő vállalatról volt szó, a 363/1952. (1952. V. 12.) számú határozat⁸⁴ értelmében az elnevezésben a „Fővárosi” jelzőnek kellett volna szerepelnie, mint minden hasonló státusú cég esetében. A „Fővárosi Közlekedési Vállalat” név adományozására viszont mégsem került sor, mivel a Közlekedési Igazgatóság ragaszkodott a „Budapesti” változathoz. Indoklása szerint azért, hogy a külföldi szervezetekkel, cégekkel történő esetleges tárgyalások során a BKV neve sokkal egyértelműbben jelezze a partnereknek: a közlekedési társaság a magyar fővárosé.⁸⁵

⁸⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1967. VII. 5. 4. Napirendi pont. 108–111.

⁸¹ A fővárosi tömegközlekedésének másfél évszázada. II. k. 412–414.

⁸² BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Budapesti Közlekedési Vállalat alapítása 1967. ikt.: 271.373.

⁸³ BFL XXIII.102.a FT VB 1967. VII. 5. 4. Napirendi Pont. 108–111.

⁸⁴ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Budapesti Közlekedési Vállalat alapítása 1967. ikt.: 271.373.

⁸⁵ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Budapesti Közlekedési Vállalat alapítása 1967. ikt.: 271.373.

Az új helyzethez eleinte nehezen alkalmazkodtak az érintettek. Jellemző, hogy a gazdaságirányítási reformról készített 1968. január 12-i beszámolójában a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága is még különálló vállalatokról beszélt.⁸⁶ Az elődcégek üzemi lapjai közül pedig például a HÉV-é még egészen március 16-ig a BHÉV-dolgozók és nem a BKV-dolgozók lapjaként aposztrofálta magát. Ezek a lapok továbbra is külön-külön működtek, s azon túl, hogy előbb-utóbb formailag elismerték ugyan a BKV-t anyacégnek, gyakorlatilag változatlanul a korábbi, széttagoltság alatti mentalitást tükrözték. A romló baleseti statisztikákat például még az egyesítés után is igyekeztek a riválisnak tartott, a valóságban ekkor már nem létező vállalatok számlájára írni, és a saját vállalatukat minél kedvezőbb színben feltüntetni. A dolgozók fejében is sokáig élt az „üzemági sovinizmus”. Daczó József (1920–1996), aki 1960-tól 1968-ig a Fővárosi Autótaxi Vállalat, majd 1984-ig a BKV vezérigazgatója volt,⁸⁷ az üzemi lapoknak adott interjújában is felhívta a figyelmet az összeszokás szükségességére. Kiemelte, hogy például a Kálvin téren a (feltehetőleg korábbi FVV-dolgozó) forgalomirányító tiszt folyamatosan a villamosoknak kedvez, míg az autóbuszok haladását lassítja.⁸⁸

1968 nemcsak a BKV megalapításának, hanem az új gazdasági mechanizmus bevezetésének éve is volt, így a Fővárosi Tanács feladatai közé tartozott az 1968-as gazdaságirányítási reformmal kapcsolatos intézkedések végrehajtása is, melyek a budapesti közlekedést is érintették. Mint egy későbbi jelentésben olvashatjuk, a tanács már 1967-ben elhatározta a közlekedési, valamint az út- és mélyépítő vállalatok feladatköreit, emellett azonban ügyelt a lehető legszorosabb kooperációra. A Közlekedési Igazgatóságból egy új osztályt szervezett, a pénzügyi és egyéb gazdálkodási feladatok pedig a közlekedési vállalatokhoz kerültek. Szólt a Budapesti Közlekedési Vállalat megalapításáról is, mint a gazdasági reformhoz kapcsolódó intézkedésről. A tanács emellett a harmadik ötéves terv hátralevő idejére tervezett beruházásokat is összeírta, valamint közölte azokat a VB II. Tervosztályával. Megemlítette a Baross tér rendezését, egy Hungária körúti felüljáró építését, a Fehér úti villamosfőműhely, az Albertfalvai felüljáró és a Budafoki út átépítését. Továbbá kérte, hogy a beruházásokra való tekintettel a vállalatfejlesztési alap 100%-ban a közlekedési cégnél maradjon, ugyanis csak így remélhető a közlekedés dinamikus javulása. A reform révén az összvállalati beruházásoknak csak kisebb része maradt „központilag

⁸⁶ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának anyagaiból: A gazdaságirányítás reformjával kapcsolatos intézkedések végrehajtása. 1968. I. 12. ikt.: 270.062.

⁸⁷ www.tortenetitar.hu> Névtár> Életrajzok> Daczó József. Az előbbi forrás tévesen a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóság vezetőjének tünteti fel, korrigálva: www.bkv.hu/tarsasag_tortenete. – Letöltve: 2010. XII. 13.

⁸⁸ Legát Tibor: Közlekedik a főváros. 188–191.

előírt” státusban, a többi projekt a különféle fővárosi cégek (így a BKV) hatáskörébe került, s a cégek azokról szabadon rendelkeztek.

Szó esett még a közelgő, minden járműre kiterjedő kalauz nélküli üzem bevezetésének remélt hatásairól is. Eszerint a kalauzok teljesítménye az új üzemmódban nem fog növekedni, így nem fog nőni a jövedelmük sem. A Közlekedési Osztály rámutatott arra: az új rendszerben a kalauzokat igen hátrányosan fogja érinteni, hogy bizonyos helyeken majd nyereségek képződnek, másutt nem. A VB ezért indokoltnak tartotta a közlekedési dolgozók 1-2%-os béremelését. Felmérték annak a kihatását is, hogy a zsúfoltság változásával csökkenhet a bevétel is, ez pedig rontani fogja a BKV pénzügyi eredményeit. Mindenesetre a Fővárosi Tanács VB 1968-ban elrendelte, hogy a zsúfoltság miatti többletbevételből zsúfoltságcsökkentési alapot kell képezni. Az alapból kívánták fedezni a közlekedési vállalatok azon beruházásait, amelyek majd e negatív tendencia mérséklését segítik elő.⁸⁹ A téli felkészülésre félretett alapot ezentúl is különleges tartalékként kezelték. Kidolgozták a közlekedési vállalat anyagi érdekeltségének a szabályait is; a VB a veszteségesen működő vállalatoknak úgy szabta meg az árkiegészítéseket, hogy nyereségesen működhessenek.⁹⁰

1968 végül nemcsak az eddig ismertett sok változás miatt volt kulcsfontosságú esztendő, hanem azért is, mert kidolgozták az országos közlekedéspolitikai koncepciót. A *dr. Csanádi György* (1905–1974) akadémikus, közlekedés- és postaügyi miniszter vezetésével kidolgozott koncepció a távolsági és az elővárosi forgalomban egyaránt a vasutat tekintette a legnagyobb terhet hordozó közlekedési ágnak, amelyhez megfelelően csatlakoztatni kell a városi közlekedés eszközeit is.⁹¹ Ekkor még csak az országos teendőket szabták meg, a városi közlekedésre irányuló változatot később fogadták el. Az 1968-as koncepció egy esetben mégis közvetlenül befolyásolta Budapest közlekedését. Tudniillik a metró építésének ütemterve már elkészült, az 1024/1968. évi kormányhatározat elfogadásáig azonban még hiányoztak a továbblépéshez szükséges jogi és szakmai keretfeltételek.⁹²

A hatvanas évek közepe óta kérdéses volt a trolibuszhálózat jövője Budapesten. Az ágazat modernizációjára irányuló törekvések jegyében a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Ügyosztálya 1968 augusztusában összefoglalta a budapesti trolibusz-közlekedés 20 éves üzemeltetési tapasztalatait. Jelentésében megállapította, hogy az adott járműfajta forgalmi tulajdonságai kedvezőtlenek, fajlagos üzemeltetési költsége magas, miközben beszerzési lehetőségei meglehetősen korlátozottak.

⁸⁹ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. A zsúfoltságcsökkentési alap képzése, elszámolása 1968. IX. 9. ikt.: 271.426.

⁹⁰ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. A gazdaságirányítás reformjával kapcsolatos intézkedések végrehajtása. 1968. I. 12. ikt.: 270.062.

⁹¹ Országgyűlési Értesítő (OE), 1968. X. 17. 1310–1311. hasáb.

⁹² 1024/1968. Kormányhatározat a közlekedéspolitikai koncepcióról. *Magyar Közlöny*, 1968/86. 1968. X. 31. 801–802.



18. kép. Felfordulás a Könyves Kálmán körúton, előtérben egy trolibusz tatja, háttérben a Kőbánya felső–Keleti pu./Józsefvárosi pu. vasút felüljárója, 1961

Ennélfogva a magas életkor nyomán szükségessé váló selejtezések után a megmaradó járművek nem tudják kielégíteni a vonalhálózaton jelentkező utazási igényeket. A problémán elvileg könnyített a szovjet importból származó ZIU–5 típusú trolibuszok beszerzése. Az üzemet néhány vonalon még 1980-ig fenn kívánták tartani, noha az ügyosztály világossá tette, hogy az ügyben mielőbb döntést kell hozni. A trolibusz-közlekedésben a köztudottan magas infrastrukturális költségek miatt csuklós járművek alkalmazása lett volna a leggazdaságosabb, ám a szocialista országokban ilyenek nem készültek. Ugyanakkor a 74-es (Egyetem tér–Orczy tér) és a 75-ös (Dózsa György út–Népliget) viszonylaton a nagy utasszám és a forgalmas csomópontok adottságai nyomán kizárólag nagy befogadóképességű eszközökkel kellett volna a forgalmat lebonyolítani. Mivel világszerte az a tendencia érvényesült,

hogy megszüntetik a trolibusz-közlekedést, az ügyosztály 1969-ben a 74-es, a rá következő évben a 75-ös, 1980-tól pedig a többi trolibuszvonalon is autóbuszüzem bevezetését javasolta – hozzátéve, hogy az eltérő tarifa miatt körülbelül 100 000 utas tiltakozása várható. A légszennyezés növekedésével kapcsolatos kritikus megjegyzéseket dr. Nagy Rudolf⁹³ ügyosztályvezető csupán másodlagosnak ítélte, ugyanis a fővárosban 140 000 gépjármű mellett csupán 200 trolibusz közlekedett. A szakértői vélemény hangsúlyozta a népgazdasági szinten elérhető megtakarítást, mondván: így meg lehet spórolni két új áramátalakító megépítését, ráadásul a gépházak kapacitása is felszabadul. Meg lehetett szüntetni a Kálvin téri munkálatok révén elszigetelődött 74-es viszonylat üzemi összeköttetését, míg a Pongrácz úti telepet az autóbuszoknak kívánták átadni.⁹⁴ A VB irányelvként elfogadta az indítványt, kritika inkább csak az ütemezéssel vagy az idő előtti nyilvánosságra hozatallal kapcsolatban hangzott el.⁹⁵

Időközben arra is gondoltak, hogy a Földalatti Vasút Vállalatot még a metró első szakaszának üzembe helyezése előtt beolvasztják a BKV-ba, de ezt az építkezés lebonyolításának körülményei, az észak–déli vonal előkészítése és egyéb adminisztratív-szervezeti problémák miatt 1973-ra halasztották.⁹⁶ A főváros helyzetéről és fejlesztésének kérdéseiről szóló 1969. évi jelentés is úgy foglalt állást, hogy a növekvő gépkocsiforgalom szülte feszültségek enyhülése a gyorsvasúti hálózat kialakítása nyomán várható.⁹⁷ Mindazonáltal ez nem jelentette azt, hogy eltekintenek az útépitések felgyorsításától. Amikor az M7-es autót út építése már a végéhez közeledett, a VB figyelme a Szentendrei út korszerűsítése felé fordult. A 11-es főútvonal átlagban 6–8 méter széles, kőburkolatú bevezető szakasza mind kevésbé felelt meg a Római-partra és a Dunakanyarbá irányuló, különösen hétvégén rendkívül erős forgalmi igényeknek. A HÉV három helyen – a Filatorigátnál, Békásmegyer állomás déli, valamint Budakalász állomás északi bejáratánál – szintben keresztezte az utat, amelyek közül csak a Bogdáni úti átjárót sikerült egy német RUB típusú ideiglenes felüljáróval kiváltani. A folyamatban lévő lakótelep-építések, a város terjeszkedése viszont arra mutatott, hogy középtávon a Római-part is lakóövezetté alakul, tehát a hétköznapi utazásoknál is emelkedő tendenciával kellett számolni. A korszerűsítés folyamatát első ütemben a Flórián tér és a Római-part között irányozták elő. 1969 folyamán azonban a KPM elrendelte a 11-es főút Szentendre és Budapest határa közötti szakaszának új nyomvonalra helyezését. Az új út a távlati tervekben

2×3 sávós autópályaként szerepelt úgy, hogy a középső két sávban a csúcsforgalmi igények szerint változott volna a haladási irány. A Mátyás király útra külön szintű keresztezést álmódott az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, miközben a HÉV-pályát is az új úttal párhuzamosan tervezte áthelyezni. Az esztergomi vasútvonal aluljárójának szélesítésével egy időben külön szintű keresztezés épült volna a Bogdáni úton és a Pók utcánál, de végül csak a Flórián téren az Árpád hídhoz kapcsolódva, valamint a Mozaik utcai RUB-szerkezet helyett létesült végleges felüljáró.

Már 1969-ben felmerült az alsó rakpart meghosszabbításának igénye a Dara utcától az Északi összekötő vasúti hídig. A KPM 2×1 sávón úgy tervezte, hogy 1970-re kiépítik az új 11-es főút városhatáron túli részét, a főváros viszont 2×2 sávban gondolkodott, hogy a negyedik ötéves terv folyamán a békásmegyeri lakótelep forgalmi szempontból megfelelő kiszolgálást kaphasson. A Fővárosi Tanács az első ütemben 1972 végén kívánta átadni a Szent István út–Csetz utca szakaszt, amelyhez 1975-re csatlakozik a Flórián térre vezető rész; ez az aquincumi romváros megóvására való tekintettel a korábbinál nehezebb feladatnak számított. Hasonló problémák jelentkeztek a Kerepesi útnál. A XVI. kerület határától befelé a Hungária körút és a Baross tér között a korábbi 800 egységjármű/óra mértékadó forgalom már 1100-ra növekedett, és meghaladta az út terhelhetőségét, amely az M1–M7-es autópálya bevezető szakaszának – Hegyalja út–Erzsébet híd–Kossuth Lajos utca–Astoria–Rákóczi út–Kerepesi út távolsági közlekedési tengely – szerves részévé vált. A tervek a Pilisi út és a Hungária körút között 2×2 sávós, ez utóbbi és a Baross tér között viszont 2×3 sávós kialakítással számoltak, amely az M3-as forgalmát is levezetheti. A megszüntetett HÉV-vonalszakasz helyén 1971-ben megépült a második útpálya, majd egy évvel később az Örs vezér tere és a Keresztúri út közötti szakaszt is felújították.⁹⁸

A közúti kapacitás bővítését már csak azért sem lehetett megkerülni, mert amint az a MÁV Budapesti Igazgatósága által készített beszámolóból kiderült, a vasút az elővárosi forgalom egészét belátható időn belül nem fogja tudni átvenni, csupán részt vesz benne. A Kerepesi útról kapott hivatalos tájékoztatás szerint a csúcsidei forgalomban 644 személyszállító vonat vett részt, köztük 57 nemzetközi, 90 belföldi gyors, 182 távolsági személyvonat és 315 környéki járat. A napi utasforgalom kétharmad része a 264 000 fős hivatásforgalomból állt. Ehhez illeszkedve a környéki vonatok többsége rendkívüli csúcsforgalmat idézett elő a hálózaton, kizárva a távolsági személy- és tehervonatok forgalmát. Így szinte ellehetetlenült a tehervonatok közlekedése, hiszen az egy főre eső, éves szinten 30 tonna teherárut ugyanazon a hálózaton kellett Budapestre hozni, mint amelyen a személyforgalom bonyolódott. Akkoriban a Nyugati pályaudvar volt az árukezelésre alkalmas legnagyobb létesít-

⁹³ Dr. Nagy Rudolf (1923–2003) okleveles közlekedésmérnök, címzetes egyetemi docens, a Fővárosi Tanács Közlekedési Igazgatóságának, majd Közlekedési Főigazgatóságának vezetője (1960–1983). www.kte.mtesz.hu/06hirlevel/2003/11 – Letöltve: 2010. XII. 24.

⁹⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1968. IX. 25. Bejelentések: 7/B. A trolibusz-közlekedés problémáiról és azok megoldására vonatkozó javaslatról. 105–106.

⁹⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1968. IX. 25. Szó szerinti jegyzőkönyv. 212–217.

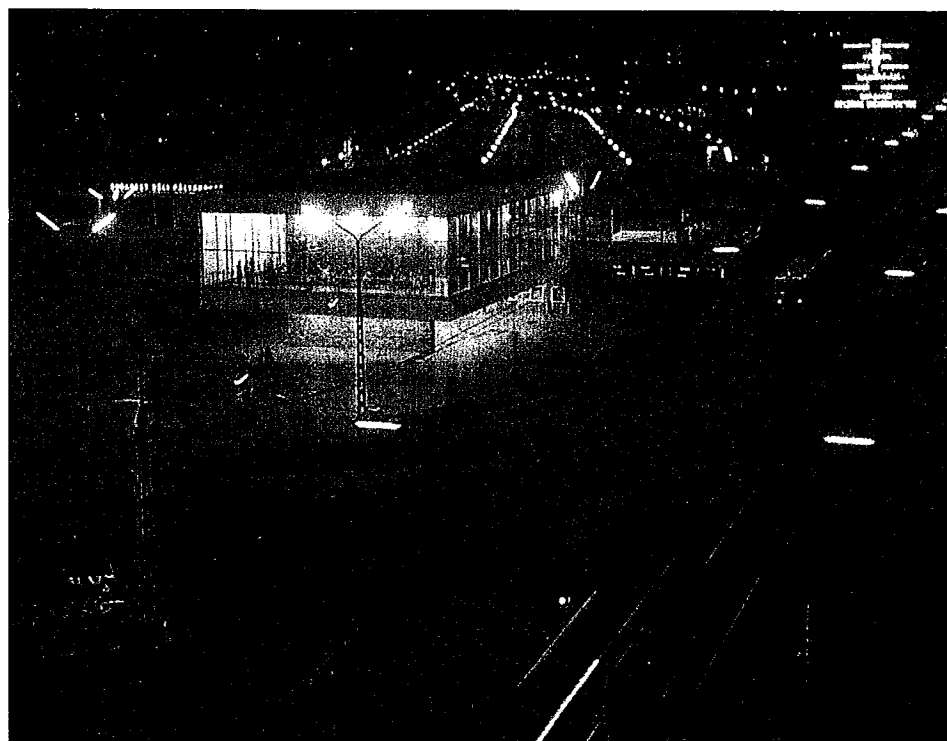
⁹⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1969. III. 5. 4. Napirendi pont. 124–133.

⁹⁷ MNL OL 288. f. 5/506. PB 1969. XII. 2. 2. Napirendi pont. 105–107.

⁹⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1969. VII. 9. 4. Napirendi pont. 76–88.

mény, ugyanakkor a Déli és a Kelenföldi pályaudvarról kiágazó iparvágányok forgalma sem volt elhanyagolható.

A három nagy személypályaudvar elhelyezkedése a budapesti célú utazások szempontjából megfelelőnek bizonyult, az átutazók szempontjából viszont már nem. Nekik is, a nemzetközi utasoknak is át kellett utazniuk Budapesten, egyik pályaudvarról a másikra. A vasútvonalakat körülölelő városszövet beépítettsége az átfogó nyomvonal-korrekciókat eleve lehetetlenné vagy nagyon körülményessé tette. Ugyanakkor a három legfontosabb végállomás már nem egyszerűen a XIX. századi környéken üzemelt. A Déli pályaudvar 1861-ben, a Nyugati 1877-ben, a Keleti 1884-ben épült, s a forgalmi igényeket a bővítések ellenére is csak korlátozottan tudták kielégíteni. A Keleti kapacitása már a korban is elégtelennek bizonyult. A metróhoz kapcsolódó aluljáró építése olyan mértékű forgalmi káoszt generált, hogy több vonatot kénytelenek voltak átirányítani a Józsefvárosi pályaudvarra. Sem a peronok többsége, sem a vágányhosszak nem voltak megfelelő méretűek a mind



19. kép. A Déli pályaudvar 1962-ben emelt új utascarnoka, mögötte még állnak a régi épületek. 1973-ban, a metró építéséhez kapcsolódóan Kóvári György tervei alapján a csarnokot kibővítették, a Déli Vasút felvételi épületének helyére pedig irodaházat húztak fel. A pályaudvar ekkor nyerte el mai formáját

hosszabb nemzetközi szerelvények befogadására. A terhelést csak átirányítással tudták csökkenteni. A Józsefvárosi pályaudvart már akkor sem tartották jó megoldásnak, mivel elrendezése inkább teher-, mint személyforgalmi igényeket szolgált, s elhelyezkedése a városhoz való kapcsolódás szempontjából sem volt megfelelő. A korszerű biztosítóberendezések telepítése jóvoltából viszont megszűnhetett a környéki vonatok csúcsidei feltartóztatásának gyakorlata, míg a kocsimosó berendezés, valamint a villamos kocsiűtés az utasok komfortérzetét szolgálta. A MÁV figyelmeztetett, hogy hosszú távon számítani kell arra: a Keleti pályaudvart csupán a nemzetközi forgalomra fogják fenntartani, a belföldi személyforgalmat pedig a többi végállomáson bonyolítják le.

Ami a Nyugati pályaudvart illeti, ott a vágányzat korszerűtlenségét bizonyult. A vonatok egy része kényszerűségről a raktárak közötti vágányokról indult, hosszú gyaloglásra kényszerítve az utasokat. A szakemberek úgy látták, hogy a pályaudvar korszerűsítéséhez a jelentős teherforgalmat máshol kell lebonyolítani, főleg mert a raktáraktól a Váci útra vezető üzemi kijáratok sokszor feltartózták a közúti forgalmat. A Nyugatinak egyébként más szerepet szántak, mint a Keletinek: a belföldi – környéki és távolsági – személyforgalom kiszolgálását. A modernizáció szellemében villamosították a pályaudvart, és szanáltak egy raktárépületet.

A Déli pályaudvar négyvágányos csarnoka és érkezési épülete a háborúban elpusztult, s helyette egy csarnok nélküli személypályaudvar létesült; ezt 1962-ben a vágányok szétbontásával és szigetperonok építésével korszerűsítették. A nyári Velenicei-tavi és balatoni üdülőforgalom lebonyolítása teljes egészében ide koncentrálódott, ráadásul az innen induló utazások igénye évről évre nőtt. Mivel a hegyeshalmi vasút kivételével ide érkezett az egész Dunántúl személyforgalma, a korszerűsítés elkerülhetetlen volt. Ezt a metró csatlakoztatásával kívánták megoldani, bár megjegyezték, hogy a növekvő forgalmat a pályaudvar a jövőben egyre kevésbé tudja ellátni. Nagyon időszerű volt ugyanis, hogy a hegyeshalmi vonal vonatait a Keleti pályaudvarról a Vérmező szélén elhelyezkedő pályaudvarra csoportosítsák át, s tehermentesítsék a Körvasutat és a Déli összekötő vasúti hidat is.

Ráadásul a Kelenföldi pályaudvar szűk keresztmetszete az egész hálózatra kiható torlódásokhoz vezetett, s külön szintben megközelíthető szigetperonok híján óriási volt a látens balesetveszély. A két főirány (Budapest-Déli, Budapest-Ferencváros) szintbeli metszését nemkívánatosnak tartották, emellett további cél volt a teherforgalmi és személyforgalmi rész szétválasztása, gyalogos-aluljárók építése, az induló és érkező áramlások szeparációja.

Hasonló intézkedéseket tartottak szükségesnek Rákospalota-Újpest, Rákos, Rákosrendező, Pestlőrinc, Budafok-Háros állomásokon. Ugyanakkor megjegyezték, hogy a rakodás gépesítésével és egységrakományok alkalmazásával csökkenthető lenne az áruforgalmi csomópontok száma. Teherforgalom tekintetében a Nyugati



20. kép. Kézi váltóállítás a Nyugati pályaudvaron, 1970

pályaudvar tehermentesítésére és a Vízafogó állomás kiváltására egy új, északi teherpályaudvar építését irányozták elő a már meglévő Rákosrendező térségében. A kőbányai iparterület Rákos állomáson kapott volna új létesítményt, a déli területek teherforgalmi központja Kelenföldre költözött volna, Józsefvárost pedig a transzkonténer és darabáru-forgalomra kívánták átalakítani. A MÁV felhívta a figyelmet arra, hogy a vidéki rendező pályaudvarok előkészítő munkája csökkentheti a főváros terhelését, de azt nem váltja ki, mert a műveletek 45%-a itt zajlik, ezért a közeljövőben aktuális lesz egy további új rendező pályaudvar telepítése. A vasúttársaság tudatában volt annak, hogy a főváros vasúthálózatát egyik napról a másikra nem lehet korszerűsíteni, várhatóan két-három évtizeden át is eltarthat. Arra viszont a jövőben sem látott lehetőséget a vezérigazgatóság, hogy a városon belül teljesen szétválasszák a személy- és a teherforgalmat.⁹⁹

⁹⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1969. X. 1. 1. Napirendi pont. 3–9.

A MÁV tervei nem arattak osztatlan sikert a végrehajtó bizottsági tagok körében. Sokan úgy érezték, hogy a MÁV, noha a harmadik ötéves terv keretében még azt ígerte, elkülönítik egymástól a főváros környéki vonalakon az elővárosi és a távolsági vonatokat,¹⁰⁰ egyáltalán nem tesz meg mindent a kulturáltabb utazásért és a forgalom zökkenőmentes lebonyolításáért. *Telek János*, a jelen lévő *Rödönyi Károly* (1911–1995) vezérigazgató munkatársa ennek kapcsán elmondta: a tisztasági problémák legfőbb oka az általános munkaerőhiány, amin a gépesítés sem tud érdemben segíteni. Az ügyben illetékes tisztviselő úgy vélte: csakis akkor várható javulás, ha az utasellátó szolgáltatás a nagyobb pályaudvarokon egy tömbbe kerül. A tatarozások ügyében viszont csak a Keleti pályaudvar homlokzati felújítása kapcsán szólhatott előrelépésről. *Szépvolgyi Zoltán* (1921–2006), a Budapesti Pártbizottság titkára, majd 1971 és 1986 között a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának elnöke¹⁰¹ arról érdeklődött, hogy a budapesti pályaudvarokon, a teherszállítási és kocsirendezési tevékenységet is beleértve, mikorra szüntetik meg teljesen a gőzvontatást. *Kelemen Lajos* ehhez kapcsolódva megkérdezte: hogyan lehet a pályaudvarok működésével járó zajt mérsékelni? Erről már az *Esti Hírlap*-ban is olvasni lehetett a közelben lakók panaszait. *Telek János* a következőképpen válaszolt: a Keleti pályaudvar környezetvédelmi problémáit 1973 után lehet megoldani a kocsik elektromos előfűtésének bevezetésével, a hőtávvezeték kiépítésével. Addigra a gőzvontatás is kiszorul a városból. Rákosrendező, Rákos és Ferencváros pályaudvarokon az oda befutó, nem villamosított vonalak nyomán jelenleg még nem nélkülözhetik a kazánokat. A zajszint csökkenésére azonban csak akkor lehet számítani, ha az ipartelepi vágányokat már fénysorompókkal védik és nem hangjelzéssel. Ez 1974-re megvalósíthatónak tűnt. Ami a Nyugati pályaudvar rekonstrukcióját illeti, ez csak 10–12 éves távlatban keresztülvihető, s megkívánja az összes raktár lebontását.

Rödönyi Károly először a Déli pályaudvar problémaköréhez szólt hozzá. A metróval való csatlakoztatás megoldására és az Alkotás utca szélesítésének programjára érvényes az a megállapodás, amelyet Csanádi György és *Sarlós István* tanácselnök aláírt – mondta. A negyedik ötéves terv keretében elkészül a mostani üvegcsarnok meghosszabbítása, amire – a régi indóház lebontása után – merőlegesen felépül egy új épületszárny, illetve ugyanide két új vágányt fektetnek az Alkotás utca szélesítésével megszűnő sínek pótlására. A Márvány utcai felüljáró megépítése és az alagút bővítés, melyek jóvoltából az összes dunántúli vonat bejuthat majd a Déli pályaudvarra, a tájékoztatás szerint a kelenföldi rekonstrukcióval együtt áthúzódik majd az ötödik ötéves terv idejére. Rödönyi ugyanakkor bevallotta, hogy a földalatti-csatlakozás elkészítése után a Kelenföldi pályaudvar korszerűsítésére mindenképp sort akar-

¹⁰⁰ MÁV KI Visszaminősített TÜK Iratok 1941–2003. 2061/2004. A vasút feladata és fejlesztése a III. ötéves terv során. 235/1966. 7–11.

¹⁰¹ www.hirtv.hu/belföld – 2006. VI. 19. – Letöltve: 2010. XI. 30.

nak keríteni. Egyrészt az utasforgalomra való tekintettel, másrészt a hegyeshalmi és a székesfehérvári vonal keresztezése miatt vasútbiztonsági szempontból nagyon is indokolt a rekonstrukció, noha az Alkotás utca szélesítése miatt a Délinél elvégzendő átalakítási munkálatok prioritást élveznek. Rödönyi a Keleti pályaudvar jövőjéről szólva a bizonytalanságot pedig azzal igyekezett eloszlatni, hogy a Posta kezdeményezésére már terveznek egy modern küldeményfeldolgozó kombinátot, és a megvalósíthatósági vizsgálat alapján úgy tűnik, a nemzetközi pályaudvar mellett elférne a létesítmény. A Nyugati pályaudvar kapcsán a dunakanyari vágányok áthelyezésével foglalkozott, hozzátéve, hogy az észak–déli metró csatlakozása nem fog gondot okozni.

Szépvölgyi Zoltán ekkor erélyesen tiltakozott amiatt, hogy a budapesti főpályaudvarok korszerűsítése rendkívül lassú ütemben zajlik: a 20–30 éves távlat elfogadhatatlan. A MÁV a vidéki állomások fejlesztésének adott prioritást, így a Balaton mellett hamarabb épülnek gyalogos-aluljárók, mint Kelenföldön. Sós György budapesti rendőrfőkapitány csatlakozott Szépvölgyi álláspontjához, mondván: a pályaudvarokra szánt fejlesztési forrásokat inkább a győri, debreceni, szolnoki, székesfehérvári állomásokra fordították, miközben Kelenföldön még mindig a sínek között futkosnak az utasok. A főkapitány egyben szóvá tette: baj, hogy a MÁV pályaudvarain nincs szesztalalom, mert ez hangoskodáshoz, randalírozáshoz és erőszakos cselekményekhez vezet. Rödönyi Károly (akkor már a KPM miniszterhelyettese) válaszában azzal védekezett, hogy a budapesti fejpályaudvarokon minimális átalakítás is milliárdos tételt jelent, ráadásul az esztétikai korrekcióhoz hiányzik a munkaerő. Az átépítést jelentősen megnehezíti, hogy közben nem állhat le a vasút forgalma. Rödönyi felhívta a figyelmet arra, hogy egy budapesti pályaudvar jelentősége nem egy, hanem akár egy tucat vidékiével vetekszik. A vezérigazgató átmeneti megoldásként a vizuális utastájékoztató bevezetését ígérte, amellyel szabályozhatják a tömeg áramlását, de az alkoholtilalom hatékonyságában már kételkedett, hiszen a hétfégi munkásvonatok szemfüles utasai a közeli boltokban vásárolva ezt ügyesen kijátszhatják. A VB a beszámolót tudomásul vette ugyan, de arra szólította fel a MÁV Vezérigazgatóságot, hogy a rekonstrukciók előtt a városfejlesztési, városképi szempontokra való tekintettel a jövőben gyakoribb legyen az egyeztetés.¹⁰²

Miközben egyre inkább igazolódott a jóslat, miszerint a vasúti utazások száma és az utaskilométer-teljesítmény az életszínvonal növekedésével párhuzamosan egyaránt csökkenni fog, mert a Pest környéki forgalom tekintetében a települések központját átszelő, gyakoribb megállásokkal operáló autóbusz jobban megközelítette az utasok lakó- és munkahelyét, ezért az eljutási idő a vasúténál kedvezőbb volt.¹⁰³

¹⁰² BFL XXIII.102.a FT VB 1969. X. 1. Szó szerinti jegyzőkönyv. 151–174.

¹⁰³ MNL OL XIX-H-1-pp-2 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály 1957–1976. 88. d. 455824. A vasúti és közúti áru- és személyszállítás alakulását befolyásoló tényezők elemzése és a jövőben várható hatásuk vizsgálata. Tanulmány. B. Személyszállítás. UVATERV 1969. 47–51.

A MÁV és a főváros viszonyában változatlanul konfliktusokat okozott, hogy a vasút és a HÉV szintbeli kereszteződései (168 helyen!) komolyan akadályozták a közúti forgalmat. A Fővárosi Tanács ezt részben a vasútvonalak vágányainak felszámolásával, iparvágányok megszüntetésével, részben a földalatti vasutak kiépítésével (pl. a HÉV Batthyányi téri és tervezett Kálvin téri bevezetésével), valamint külön szintű kereszteződések létesítésével kívánta orvosolni. 1970 januárjában eldőlt, hogy a főváros újabb félállandó, ún. RUB-hidakat nem fog építeni, ugyanis a vasanyag drága volt; ezzel szemben a műtárgy olcsóbb, de korlátozott teherbírású, így a nagyobb járműveknek terelőútról kellett gondoskodni. Ennek nyomán széles körű felüljáró-építési program indult Budapesten. A FÖMTERV útmutatása nyomán a negyedik öt éves tervben 12 kereszteződés átépítése szerepelt a fővárosi fejlesztések napirendjén; a program feszített üteműnek tűnt, de végrehajtása sürgős volt.

A KPM kérte a fővárost, fordítson kiemelt figyelmet az 5. számú főút belső szakaszára, minthogy ezen haladt át a délkeleti irányú tranzitforgalom. A tervek szerint 1971-ben épült volna meg az Ócsai út és a kelebiai MÁV-vonal külön szintű kereszteződése, majd egy évvel később az Ócsai út és a Haraszi út találkozásánál a HÉV felett átívelő 2×1 sávós műtárgy. Míg az előbbi 20+20 millióba, utóbbi, a járulékos útépitések révén, 30+55 millió forintba került. A Nagytétényi út és pusztaszabolcsi MÁV-vonal találkozási pontjánál szintén egy RUB volt tervbe véve, ám a Növény utcai aluljáró bővítése vagy egy új, két forgalmi sávnyi, illetve egy villamospálya szélességű létesítmény olcsóbbnak tűnt, mint egy felüljáró. A különleges elrendezéstől függetlenül a beruházás költsége 28 millióra rúgott, akárcsak az 1973-ra ígért Csömöri úti hídé, amely a körvasút felett ívelt át. Rákoscaba és Rákoskeresztúr fejlődése folytán szükségessé vált, hogy az újszászi vonal is külön szintben metssze a Jászberényi utat, amely 1973–1974-ben 35 millió forintból megoldhatónak tűnt. Az újjalotai lakótelep építésével és Rákospalota városközpont rendezésével egy időben pedig szükségessé vált, hogy felüljáró váltsa ki a sokszor tartósan lezárt Dózsa György út–Árpád úti sorompót. Közben le kellett bontani azt az Újpest víztoronynál lévő, villamosok számára épült hidat, amelyen az 55-ös és a 71-es viszonylat közlekedett. A beavatkozás költsége 50+11 millió forint volt.

A Jászberényi út és a Keresztúri út között a második világháború előtt már volt felüljáró, de nem építették újjá, pótlását 26 millió forintért tervezték megépíteni, amennyiben az újszászi vonal áthidalásával egy időben megszűnt volna a Tárna utcánál a forgalmi kapcsolat. E tervezett 26 milliós kiadással szemben a Sibirik Miklós úti felüljáró 65 millióba került, átívelt a ceglédi vasút és a Ferihegyi út felett, s egyébként is, Kőbánya, Pesterzsébet és Csepel egymás közötti forgalmában már alig volt nélkülözhető.

A rákosszentmihályi HÉV megszüntetése után, a vasútját vesztett területen az Őrs vezér térig autóbuszok látták el a feladatot, ám ezek közlekedését nagymérték-



21. kép. Kerepesi út, Rákospalota HÉV-megállónál a Körvasút felüljárója felé tekintve, 1960

ben akadályozta, hogy a Fogarasi útnál nem volt híd a körvasút felett. A 35 milliós beruházás 1974-re volt ütemezve; ezt sorrendben követte a Szentendrei úti RUB ki-váltása, 10 millió forinttal kevesebb pénzért 1975-ben. Ugyanerre az évre számoltak a lajosmizsei MÁV-vonal és az Üllői út kereszteződésének átépítésével úgy, hogy az első ütemben csak 2×1 sáv meg a villamospálya valósult volna meg. A dolog érdekessége, hogy ennél a beruházásnál 55 millió forintos kiadással számoltak, holott Rákospalotai kezdőponti kijáratánál, a Szegedi út és a Teleki Blanka út között, a nagyobb távolságot áthidaló betonszerkezettel, csak 47 millióba került volna az építkezés. Az 530 milliós felüljáró-építési programból 120 millió volt a KPM-támogatás, de az csupán az országos főutak bevezető szakaszain építendő műtárgyakra szólt.¹⁰⁴

A nagyszabású beruházásokkal természetesen a városi tömegközlekedést igyekeztek gyorsítani. Az egész programért a BKV felelt. A Fővárosi Népi Ellenőrzési Bizottság 1968-ban és 1969 I. negyedévében átvizsgálta tevékenységét: a műszaki állapot, a járműkarbantartás és -felújítás miként teszi lehetővé a zavartalan forgalmat? Budapest lakossága a jelentés szerint 1968 végén átlépte a kétmilliós határt, minek következtében a BKV utasainak száma 1965-höz képest 10,2%-kal nőtt, mi-

közben a férőhely-kilométer csak 2,4%-kal lett magasabb. Az új lakótelepek révén a forgalom lebonyolításában eltolódás következett be az autóbuszok javára; ehhez a 25%-kal magasabb átlagsebesség is hozzájárult, ráadásul a bérletes közlekedést megvalósító új tarifarendszer csökkentette a viteldíjak közötti különbségeket, s ez a tervekkel ellentétben megindította az autóbuszra való átáramlást. A BKV a szükséges járműkapacitást egyre nehezebben tudta előteremteni, mert a járműbeszerzés, de mindenekelőtt a műszaki bázis kapacitása és fejlesztésének üteme elmaradt a kívánatostól, különösen az autóbuszüzemnél. A problémákat tovább mélyítette a kritikus munkaerőhelyzet, valamint a műszaki bázis egyenlőtlen fejlődése. A korábban sem kielégítő budapesti tömegközlekedés helyzete tovább romlott; a szállítási kapacitás és az utazási szükségletek között kb. 20%-os feszültség keletkezett; minden csúcsidőben nagyfokú zsúfoltságot, utaslemaradást, a menetidő és a járatsűrűség be nem tartását, hosszú várakozási időt jelentett. A rendelkezésre álló járműállomány 1965 óta 1,6%-kal csökkent, amit némiképp ellensúlyozott a 8,2%-os férőhelyszám-növekedés: a kisebb elavult eszközöket nagyobb befogadóképességű, új típusok váltották fel. A férőhelyek száma a korábbi 308 000-ről 333 000-re emelkedett. Ezen belül az autóbuszüzem kínálata az 1965-ös 95 000-hez képest 120 000-re nőtt, a villamosvasúti üzemágban azonban gyakorlatilag stagnált, a helyiérdekű vasút esetében viszont csökkent. A férőhely-kilométer kibocsátási adatai már korántsem voltak ilyen kedvezők, ugyanis főleg az elavult, nem üzembiztos járművek problémái miatt a forgalomban töltött idő évről évre folyamatosan rövidebb lett. A követési periódusok megnyúltak, a tömeg várakozott, így a zsúfoltság nőtt, s ezt a helyzetet a közúti forgalom expanziója csak tovább rontotta. A járműpark korszerűsítéséhez és a fejlesztésekhez szükséges alapok a kor közgazdasági szabályozói szerint nem álltak rendelkezésre, mivel az amortizáció bázisául szolgáló állóeszközérték-árat alacsonyabban állapították meg, mint az utánpótlási árat. Ez nagyrészt az állomány elavultságából adódott: a villamos- és HÉV-kocsik után együttesen képezhető alap évente 33 millió forinttal volt kevesebb, mint amennyi szükséges lett volna a selejtezett férőhelyek pótlásához.

A modernizáció lassúsága nem kizárólag a vállalati szintű forráshiány következményeként jelentkezett, hanem jelentős részben az ipari kapacitás hiányosságaiból fakadt. A BKV 1968. február 29-én a Ganz Villamossági Gyártól 35 db kétirányú, nyolctengelyes csuklós villamost rendelt, amelyekből a gyár az 1969. évre csupán 12 db-ot igazolt vissza, de a szállítás még a vizsgálat időpontjáig sem történt meg. Igaz, a késedelem egyik oka az volt, hogy a Budapesti Közlekedési Vállalat anyagi források hiányában nem tudta mindig időben leadni a rendelést. Az új járműtípusok egy része nehezen viselte a forgalmi túlterhelést, konstrukciós, gyártási és anyagminőségi okokból a kocsik gyakran meghibásodtak. Ezt kitűnően illusztrálta, hogy az 1968 júliusában átadott csuklós villamosok az első három hónapban a ter-

¹⁰⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. I. 7. 7. Napirendi pont. 87–94.



22. kép. Teljes üzem a Baross téren

vezett üzemi napok 60%-át javítással töltötték, mialatt 26 db Ikarus 556 autóbust padlóváltórés miatt ki kellett vonni a szolgálatból. Közben sem a régi, sem az új eszközökhöz nem volt elég pótalkatrész. A karbantartásban az autóbusz-ágazatban tapasztalták a legkomolyabb elmaradást, s a járműhiány miatt a BKV a menetrendet sem tudta tartani. Eközben a KPM Autófelügyelete 1969 novemberében megállapította, hogy a BKV gépjárműveinek többsége nem felelt meg a közlekedésrendészeti előírásoknak, s több autóbusz csak az után mehetett ki ismét a forgalomba, hogy elvégezték rajtuk a felettes szerv által előírt javításokat. 1968-hoz viszonyítva 1969 első három negyedévében 23,4%-kal több, 14 500 helyett 17 900 vonali meghibásodásra került sor, emiatt közel 79%-kal több forduló maradt ki, hiszen nem voltak a vállalatnak érdemi járműtartalékai. A műszaki szakszolgálat napi 12 órás műszak ellenére sem tudott eleget tenni a követelményeknek. Bizonyos javítások egyre gyakrabban elmaradtak, ezért védekezésként állandóan emelték a javítási ciklusidőket. BKV autóbuszüzeme például az előírt 250 000 kilométerrel szemben



23. kép. Jó az öreg a háznál: a kisköföldalatti 6-os pályaszámú, 1896-ban gyártott motorkocsijából és a nagy utasforgalom miatt a hatvanas években forgalomba állított vezérlőkocsiból álló vonata csattog a városligeti váltókon 1969-ben

csak 365 000–390 000 kilométer futásteljesítmény után rendelte be főjavításra az Ikarus 620-as típusú kocsikat.¹⁰⁵

A fővárosi autóbusz-közlekedésben, mint láttuk, a problémák nem voltak új keletűek. Egy 1968-as cikk a nyilvánosság elé tárta a BKV üzemi problémáit, s a szerző a munkaerőhiányt jelölte meg fő gondként. Kiemelte, hogy a szerelői gárdában megfigyelhető magas fluktuáció miatt esély sincs rá, hogy egy jól összeszokott csapat alakuljon ki.¹⁰⁶ Természetesen ez a helyzet nem kedvezett a jó munkavégzésnek sem; ennek egyik jele volt a BKV buszainak „füstölése”. A dízeladagoló helytelen

¹⁰⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. II. 4. 1. Napirendi pont. 1–19.

¹⁰⁶ Horváth Mihály: Fél évszázad – autóbuszon. Budapest, 1968/12. 26.

beállításából fakadó jelenség nemcsak a hegyvidéki járatok buszait érintette, hanem a pesti sík terepen közlekedő járműveknél is általánosan megfigyelhető volt. A probléma nagyságát mutatja, hogy az ügyben a KÖJÁL (Közegészségügyi és Járványügyi Állomás) is panaszt emelt, a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főosztálya pedig utasította a BKV-t a kipufogóra szerelhető füstmérő berendezések mielőbbi használatára, és az Autóközlekedési Kutató Intézet (ATUKI) vizsgálatai során megállapított optimális dízeladagoló-beállításra való áttérésre. A BKV válaszából kiderült, hogy bár a füstszűrő berendezéseket már beszerezték, mindeddig még nem szerelték be a kocsikba. A BRFK Közlekedérendszete pedig – vélhetően a BKV „füstölő” buszainak hatására – hozzálátott, hogy megbírságolja a károsanyag-kibocsátási határértéket (az akkor 0,55 mg/l koromtartalom volt) meghaladó járművek sofőrjeit.¹⁰⁷

A villamosvágányzat átlagéletkora 16,5 év volt. A karbantartás a HÉV-üzemben folyt a legjobban, az előírásokat itt tartották be a legkövetkezetesebben. A vállalat egyébként állandó létszámhiánnyal küszködött, 1969. október 1-jén az alkalmazotti létszám a szükségesnél 2000 fővel volt kevesebb: 600 járművezető (döntően autóbusz-vezető), 500 karbantartó, valamint 500-600 pályamunkás hiányzott. Ezzel párhuzamosan nőtt az elvándorlás. A törzsgárda felkészültsége jórészt a hagyományos járművekhez igazodott. Egyrészt emiatt, másrészt a napi hiányzások következtében az autóbusz-főműhely gyakorlatilag egy műszakban dolgozott, ám még akkor is csak 60-70%-os kapacitással. Sokszor megtörtént, hogy a járművezetői létszámhiány miatt az üzemképes eszközöket sem tudták kiadni a forgalomba.

A Fővárosi Népi Ellenőrző Bizottság (FNEB) jelentése a létszámhiány és a fluktuáció legfőbb okait a következőkben látta: egészségtelenek a munkahelyek, a szolgálat folyamatos (szombat, vasárnap, illetve éjjeli), az emberek utálják az osztott munkaidőt, a vezényelt munkabeosztást, a váltott műszakban való foglalkoztatást, a túlóráztatást és a szabadban végzett munkát, a balesetveszélyt; egyes munkakörök komoly, akár büntetőjogi felelősséggel járnak, helyenként nem megfelelő az üzemi légkör, és kifogásolható a bánásmód. Az FNEB szerint ehhez jönnek még a szociális ellátás problémái: kevés a munkásszállás, korszerűtlenek az öltözők, nincs elég napközi otthon és bölcsőde, ami pedig a bérszínvonalat illeti, messze nem felel meg a munka fontosságának és súlyának. A műszaki munka hiányosságai mögött nem kis részben az a tendencia is felfedezhető volt, hogy a járműállomány mennyiségi és minőségi változásait nem követte a garázsok, forgalmi telephelyek, műhelyek kielégítő fejlődése, a tárolók bővítése. A járműveket a 30–40 évvel ezelőtti korszerűtlen létesítményekben kellett javítani, holott a csarnokok befogadóképessége, a szerelőknak a modern, nagy tengelytávú járművek-

hez már kevésnek bizonyultak. A Füst-garázsban például az eredetileg tervezett 220-szal szemben 440 autóbustzt tároltak. A műhelymunkát nem sikerült az igényeket követve gépesíteni, a szakosítás túlságosan lassan haladt, hiányosak voltak a javítási leírások és dokumentációk, ugyanakkor a főjavítás során elkövetett hibákat az egyes üzemegységek ritkán tették szóvá, mert a forgalomból való kiesés elkerülése végett inkább házilagos korrekciót alkalmaztak. A vágányhálózat biztonságos használatához nem alakult ki a szükséges építési és fejlesztési háttér, mialatt az igénybevétel folyamatosan nőtt. Mindennapos volt az alkatrészhiány, baj volt a csereszabatsággal, s ez arra kényszerítette a vállalatot, hogy még az új járműveknél is a felújítás – utángyártás metódusát alkalmazza, ami időt és energiát vont el a tényleges járműfenntartástól; ráadásul az így előállított fődarabok minősége és élettartama is elmaradt a kívánatostól. A járművek túlfutásához persze az is hozzájárult, hogy az előző években a használt autóbuszok csuklósításával próbálták meg orvosolni a férőhelyhiányt. Kedvező fordulat csak 1968-ban történt, amikor 111, 1969-re 257, míg 1970-re 327 autóbusz főjavítását rendelték meg az AKÖV Trösztől (Autóközlekedési Vállalat, a Volán elődje), a dabasi termelőszövetkezettől, valamint a kabai gépállomástól. Igaz, a fenntartási költségek ezáltal majdnem 50%-kal nőttek, sőt a villamosüzemág és a Ganz-MÁVAG kooperációja is 7%-kal költségesebb volt, mint a tisztán saját, belső munkavégzés.

A Fővárosi Népi Ellenőrzési Bizottság javasolta a Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóságának, hogy létesítsenek ideiglenes tárolókat, új garázsokat és műszaki bázisokat, hozzátéve, hogy a régi objektumok egy része ideiglenesen fennmaradhat. Az FNEB felszólította az ügyosztályt, hogy szigorítsa a BKV pénzügyi ellenőrzését. A BKV vezetői fokozzák a belső tartalékok igénybevételét, tegyék érdekeltté a dolgozókat a forgalombiztonság és az üzemkészség fokozásában, fejlesszék a nagyjavításoknál a kooperációt. Az alkatrészellátás terén a vállalatnak szorosabb együttműködésre kellett törekednie a gyártókkal. Az FNEB javasolta, hogy a BKV kezdjen hozzá a javítóbázisok kisgép- és műszerellátottsága terén meglévő lemaradások felszámolásához, és javítson a dolgozók szociális körülményein.¹⁰⁸

Megjegyzendő, hogy a BKV természetesen a bizottsági jelentés előtt is érzékelte a problémákat. Erre utal, hogy a vállalat 1969-ben bérrendezést hajtott végre a munkaügyi miniszter, a pénzügyminiszter, valamint a SZOT jóváhagyásával. Az autóbusz- és trolibuszvezetők bérét maximálisan 500 forinttal, az egyéb járművezetők fizetését pedig legfeljebb 300 forinttal emelhetette a közlekedési vállalat. Ezenfelül a nehéz körülmények között nehéz fizikai munkát végző karbantartók, szerelők számára az intézkedés 12%-os béremelést tett lehetővé. Később a VB Munkaügyi Igazgatósága jelentést kért a bérrendezésről, különös tekintettel arra, hogy az in-

¹⁰⁷ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Diesel üzemű gépjárművek füstölésének csökkentése. 1969. ikt.: 271.185/2.

¹⁰⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. II. 4. 1. Napirendi pont. 1–19.

tézkedéssel egy időben sikerült-e a BKV-nak ösztönzőbb, differenciáltabb fizetési rendszert kidolgoznia. Ezenfelül a VB-t érdekelte még az is, miképpen hatott a dolgozók hangulatára a béremelés, mivel tudni lehetett, hogy az intézkedés terveiről már korábban értesültek a vállalat alkalmazottai. A BKV válaszában tudatta: az autóbuszos üzemágnál és a HÉV-üzemágnál sikeresen befejeződött egy ösztönzőbb bérrendszer kialakítása, mely a buszos részlegnél „erőteljes ösztönzést tartalmaz a tervezett kocsikibocsátás ... teljesítésére”. A béremeléseket – az autóbuszos üzem kivételével – egy összegben, mint a jó munkáért járó elismerést, jutalomként fizette ki a vállalat. A jelentés szerint a dolgozók körében az intézkedés „megnyugvást keltett”. Számos kilépni szándékozó dolgozó a vállalatnál maradt, sőt 50 korábbi alkalmazott is érdeklődött az új bérrendszerről, s arról is, van-e újrafelvétel. Az évek óta havi 100-150 fővel csökkenő alkalmazotti létszám november hónapban pozitív mérleget mutatott: a cégnél újonnan munkát vállalók száma 18-cal haladta meg a kilépettek számát.¹⁰⁹ Tartós javulás azonban nem állt be, ahogy az az FNEB 1970-es jelentésében is olvasható. A bér- és munkaerő-probléma 1969–1970 fordulóján akkora volt, hogy a *Budapest* folyóiratnak is témát szolgáltatott. Egy 1970 januárjában megjelent, a fővárosi munkaerőgondokról szóló cikkben a szerző a BKV helyzetét elemelve indulatosan kifakadt: a megoldás csak az lehet, hogy revízió alá veszik az átlagbérré – vagy inkább egyenlősdire – vonatkozó dogmát, ugyanis a munka nem karitatív intézmény.¹¹⁰

A felszíni közlekedés témájáról szólva egy 1970. februári VB-ülésen Daczó József, a BKV vezérigazgatója kifejtette: március végére elkészül az Óbudai garázs, amely jelentősen enyhíti a kialakult feszültségeket, míg Cinkota térségében már tervezés és előkészület alatt áll egy további létesítmény; a negyedik ötéves tervben sorra kerül a Kilián-garázs rekonstrukciója is. Daczó ugyanakkor hozzátette: új villamoskocsiszínt nem kívánnak építeni, csak a meglévők felújítására törekednek, például a fűtés, a kocsimosás javítása végett. *Mulató János* (1913–1983), aki 1967 és 1974 között a Fővárosi Népi Ellenőrzési Bizottság, majd a Fővárosi Tanács számvizsgáló bizottságának elnöke volt,¹¹¹ bizonyos értelemben már nyitott kapukat döngtetett a vezetésével készült jelentésben. Ugyanis a BKV az Ikarus-gyárnak már 1975-ig bezárólag jelezte igényeit, de a Ganz Villamossági Művekkel is folyamatban voltak a tárgyalások, a kisközpontokhoz szükséges járművekre már leadták a rendelést. Januárban 200 fővel nőtt a dolgozók száma, és a felével kevesebb ember lépett ki, mint az előző évben. Igaz, a cégvezetőnek el kellett ismernie, hogy autószerelőből továbbra sincs több, pedig az új járművek fenntartásához kétszer annyi munkaerőre van

¹⁰⁹ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Bérpolitikai intézkedések. 1969. ikt.: 272.325/3.

¹¹⁰ Vincze Oszkár: A munkaerőhelyzet. *Budapest*, 1970/1. 26–27.

¹¹¹ mek.niif.hu/00300/00355/html/ABC09732/10836 – Letöltve: 2010. XII. 28.

szükség. Gondolni sem lehetett arra, hogy a gépkocsivezető munkavégzését havi 210 órában maximálják. Nagy Rudolf ezt annyiban egészítette ki, hogy a városrendezési főosztállyal együtt már dolgoznak egy harmadik autóbuszgarázs kialakításán a Könyves Kálmán körút mellett. Szépvölgyi Zoltán felszólította az egybegyűlteket, hogy a BKV összes kérését írják bele a Gazdasági Bizottságnak küldendő jelentésbe, mert ami kimarad, az valószínűleg már nem változik. A munkaidő-csökkentés mértékével kapcsolatban viszont már fenntartásai voltak, mondván: a fizetéseknek maradniuk kell, máskülönben újabb elvándorlás várható.¹¹²

Ezzel egy időben a Fővárosi Tanács úgy döntött, hogy a Földalatti Vasút Vállalat elnevezését 1970. január elsejével „METRÓ” Budapesti Földalatti Vasútra módosítja, mert világszerte ez a szóhasználat tapasztalható. Pontosan meghatározták a vállalat feladatait is. A METRÓ vállalatra hárul a budapesti földalatti vasút üzemeltetése és forgalmának lebonyolítása, létesítményeinek karbantartása, új vonalak építésénél a beruházói feladat ellátása, továbbá a VB megbízásából a földalatti vasutak építésével összefüggő alul- és felüljárók, hidak, térrendezések munkálatainak lebonyolítása.¹¹³ Végül, közel 21 évvel az építkezés megindulása után, 1970. április 4-én átadták a forgalomnak a kelet–nyugati metróvonal Deák Ferenc tér és Örs vezér tere közötti szakaszát, majd nem sokkal később megkezdődött az észak–déli gyorsvasúti tengely megvalósítása.¹¹⁴ A kelet–nyugati metró Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakaszának építésével párhuzamosan 1967 és 1972 között a kéreg alá süllyesztették a szentendrei HÉV Margit híd–Batthyány tér közötti szakaszát. A műszaki berendezések és a metrószerelvények beszerzésével a NIKEX Nehézipari Kereskedelmi Vállalatot bízták meg. A NIKEX gondos mérlegelés és kutatómunka után a szovjet Mityicsi Gépgyár szerelvényeire és a Kotljakov Üzem mozgólépcsőire szavazott.¹¹⁵ Érdekes tény, hogy a Mityicsi Gépgyár Budapesten is futó, E-típusba tartozó járműcsaládjának őse az 1930-as évekből New York-i metrókocsik közeli rokona volt. A Szovjetunióban ugyanis tetemes mennyiségű amerikai dokumentáció alapján indult meg a metrógyártás. Egyébként az ötvenes években a magyar ipar is előállt egy, a földalatti vasútra szánt szerelvényvel. A szovjet rajzok alapján készült kétkocsis prototípusnak (P1-P2) a Népligetben még próbapályát is építettek, ám a tesztek során kiderült, hogy a szerelvény magyar reprodukciója csak nyomokban hasonlított az eredetihez (Mityicsi D-típus), a próbakörök tapasztalatai pedig kedvezőtlennek bizonyultak. Emiatt, meg persze a metróépítés felfüggesztése okán is a Ganz-MÁVAG elállt a sorozatgyártástól, a hatvanas évek pedig a szovjet ipar

¹¹² BFL XXIII.102.a FT VB 1970. II. 4. Szó szerinti jegyzőkönyv. 129–142.

¹¹³ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. II. 4. Bejelentések: 7/A. A Földalatti Vasút Vállalat alapító okiratának módosítása. 98–99.

¹¹⁴ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000*. 244.

¹¹⁵ NIKEX-cikk. *Budapest*, 1970/5. 45.



24. kép. A múlt és a jövő. Az első budapesti metrókocsi, röviddel érkezése után, a Fehér úton egy lovas szekér társaságában, 1968-ban

kipróbált technológiával nagy sorozatban gyártott metrókocsija tette értelmetlen-
né a hazai gyártást.¹¹⁶

1970. április 2-án a magas rangú hazai és szovjet tagokból álló küldöttség¹¹⁷ – pl. Leonyid Brezsnyev, Alekszej Koszigin, Kádár János és a Fővárosi Tanács elnöke, Szépvölgyi Zoltán – végigutazott a metró első szakaszán, majd másnap az utazóközönség is birtokba vehette az első gyorsvasúti vonalat a Deák Ferenc tér és a Fehér út között. Az esemény – enyhe korabeli túlzással – valóságos ünnep volt a főváros életében. A hetvenes évek elején készült fényképfelvételeket böngészve hamar érthetővé válik, hogy – az akkor még – tiszta, világos, csillogó, gyors és pontos közlekedési eszköz addig soha nem látott újdonságot jelentett a

¹¹⁶ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 238–240.

¹¹⁷ Uo. 129–130. (utolsó kép)



25. kép. A metrókocsi elegáns utastere 1970-ben

budapestiek számára. Az automata ajtózáras, a hangosbemondó, a mozgólépcső-
zés és – a rendszerváltás után felszámolt – beléptetőkapus rendszer mind-mind
olyan elem volt, amelyet az átlagos városlakó addig csak elvétve látott. A korabeli
feljegyzések is erről tanúskodnak. A metrózás a budapesti családok egyik kedvelt
hétvégi, szabadidős programjává vált; a megnyitást követően még hetekig óriási
sorok kígyóztak a jegypénztárak és a mozgólépcsők előtt. Az újdonság annyira
lenyűgözte a lakosságot, hogy az utasok jelentős része még szeptemberben is csak
mint „látogató” és nem mint napi utazó vette igénybe a Földalatti Vasút Vállalat
szereplvényeit. A fővárosiak büszkén mutogatták a vidéki rokonságnak az úrkor-
szakból Budapestre érkezett gyorsvasutat.¹¹⁸ De nem csak az átlagember járt cso-
dájára a metrónak. A fővárosba látogató drezdai polgármestert is meginvitálták az
új vonal megtekintésére. A német városatya tetszését annyira elnyerte a budapesti

¹¹⁸ Dr. Ábrahám Kálmán: *Metró a Deák tértől a Déli pályaudvarig*. Budapest, 1970/9. 7–8.

földalatti, hogy az UVATERV-től tanulmányt rendelt a drezdai metró építésére, Astoria és EMKE-típusú aluljárókkal.¹¹⁹

A látványosságzámba menő földalatti vasút és a városlakók közti ismerkedésnek számos érdekes momentumát jegyezték fel. Többen is rosszul lettek a mozgólépcsőkön, az addig szokatlan térélménnyel szembesülve; másokat a vonatokon fogott el a rosszullét, pusztán annak a tudatnak a hatására, hogy több tíz méterrel a föld felszíne alatt, egy zárt kocsi száguldanak. A Duna alatti szakasz megnyitásakor pedig néhányan törölközőkkel felszerelve vágtak neki az útnak, nehogy megázzanak a folyó alatti áthaladásnál. A földalatti gyorsvasút ugyanakkor igen fontos hatással volt a fővárosi közlekedési kultúrára. A makulatlan állomásokra, a peronok tisztaságára pedig az utasok akarva-akaratlanul is jobban figyeltek. A kocsikon eleve kevesebb rongálást – ekkoriban a vandalizmus a műbőr ülések huzatának felszakításában és az ablakok karcolásában merült ki – figyeltek meg, mint a BKV felszíni járatain. Az emberek viselkedése is kulturáltabbá vált, a metró ugyanis látványosan szemléltette a peronokon való tolakodás, lökdösődés veszélyeit, így az utasok a balesetek elkerülése érdekében sokkal fegyelmezettebbek voltak a földalatti vasút állomásain, mint a felszíni megállóknál. *Bata István*, a metró első üzemigazgatója visszaemlékezéseiben kiemelte, hogy a föld alatt nagyon ritkán fordultak elő tumultuózus jelenetek. Ez a magatartásforma pedig továbbterjedt, és a felszíni járatokon is érezhető volt a fegyelmezettség növekedése. Megritkultak az indulatos szóváltások, a lökdösődések, a metró így nagyban segítette az általános közlekedési morál fejlődését is.¹²⁰

A Kádár-rendszer fénykorában az Állami Tervbizottság és a Pénzügyminisztérium szakértői tervciklusonként számoltak egy-egy újabb metróvonal vagy autópálya építésének elindításával. Ez utóbbi már a negyedik ötéves terv elején gellert kapott, mivel az 5. számú főút bevezető szakaszain található vasúti és HÉV-keresztezések kiváltása sürgetőbbnek bizonyult. Itt kellett megkezdeni a munkálatokat, mert az E5-ös nemzetközi útvonal részeként a tranzitforgalom szinte megállíthatatlanul nőtt, ám az ezt mentesítő M5-ös 1970 májusában még csak távlati projektként szerepelt. A műtárgyat 2×1 sávban tervezték meg, viszont keleti oldalán helyet hagytak újabb két sávnak, miközben lehetővé tették a vasúti fővonal bővítését, a vele párhuzamos iparvágány elhelyezését is. A befejezés határidejét a Fővárosi Tanács 1973 júniusára időzítette.¹²¹

A Szentendrei út esetében viszont már látszott, hogy a teljes átépítés inkább csak a negyedik ötéves terv második felében lesz aktuális, tudniillik a Flórián tértől a városhatárig terjedő rekonstrukció során a belső szakasz műszaki kialakításában, a műemléki szempontok nyomán, az aquincumi tervpályázat eredménye lesz meg-

határozó. A Szentendrei út és a Békásmegyeri, valamint a Csillaghegyi lakótelep kapcsolatát külön szintű csomópontokkal kívánták megoldani, amely szerves részét képezte volna a lakásépítési beruházásoknak. Az építkezés során 46 lakóingatlan bontásával számoltak, de a részleges kisajátítások 104 másikat is érintettek. Az előzetes kalkulációk alapján a kibővített Szentendrei út 1995-ig tudta volna ellátni a forgalmi igényeket, de onnantól már mindkét útpályán be kellett volna lépnie a harmadik – váltakozó irányú forgalomra alkalmas – sávnak. A program 110 millió forintba került volna, de az előterjesztők hozzátették, hogy az összeg a kisajátítások és a kártalanítások várható bírósági eljárásai során még változhat.¹²² Időközben nyilvánvalóvá vált, hogy a BKV gazdasági tevékenységének ellenőrzése, a műszaki és a gazdasági feladatok átfogó elemzése nem történt meg maradéktalanul, ezért a Pénzügyi Főosztály és a Közlekedési Főigazgatóság kilencfős felügyelőbizottság kinevezésére tett javaslatot.¹²³

Az Ipargazdasági Szervezési és Számítástechnikai Intézet kritikai elemzést végzett a BKV működéséről. Megállapította, hogy az üzemi felépítéssel komoly eredményeket értek el, de a szervezeti kialakítás már nem minden téren volt megfelelő a korszerű vállalati működés követelményeinek a szempontjából. Továbbra is maradtak párhuzamosságok, az üzemágak az egyesítés ellenére külön-külön foglalkoztak fejlesztési kérdésekkel, technológiai rendszerek kidolgozásával, tervezéssel, de főleg a forgalomirányításban mutatkoztak jelentős átfedések. A szellemi kapacitás szétforgácsolódott; a háromlépcsős vezetői rendszer nehézkessé tette az ügyek intézését, teret engedett a személyi felelősség elmosódásának, miközben a forgalomirányítás üzemi szervezete elavult. Nem volt kellően összehangolva az irányítás. A végrehajtó egységek, garázsok, kocsiszínek, főműhelyek vezetése gyengén működött, hovatovább hatáskörük sem volt elégséges, főleg hogy az üzemi apparátus fékezte annak növelését. Végül, de nem utolsósorban az indokoltnál nagyobbak lehettek minősíteni a vállalati vezetők leterheltségét, ami főleg abból származott, hogy túl sok operatív probléma megoldásával kellett foglalkozniuk. A megoldási javaslat szerint a döntési pontokat két lépcsőben célszerű elhelyezni: a menetrendkészítés, a forgalomfejlesztés, a forgalomirányítás, a műszaki fejlesztés, a beruházás és a jogvédelmezőség kérdéseiben a felső vezetés határozatai a mérvadók, míg a járművek menetrend szerinti forgalomba adásáról, az üzemeltetési feltételek biztosításáról, a pályakarbantartásról, az alkatrészek felújításáról a második vezetői kör hoz döntést. Mivel a forgalomirányítás 1970. július 1-jétől területi-alközponti szervezetben kezdett működni, a Fehér úton megnyitott vasúti járműjavító átvette a villamos- és HÉV-üzemágtól a járműfelújítási tevékenységet. Így ez utóbbiak feladata a forgal-

¹¹⁹ A főváros életéből. Budapest, 1970/6. 44.

¹²⁰ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 229–230.

¹²¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. V. 27. 3. Napirendi pont. 158–161.

¹²² BFL XXIII.102.a FT VB 1970. V. 27. 4. Napirendi pont. 163–167.

¹²³ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. V. 27. Bejelentések: 6/D. A BKV-nál felügyelőbizottság kinevezése. 195–196.



26. kép. Kültelki útviszonyok 1959-ben, Ifjúmunkás utca–Hurok utca sarok. Háttérben a József Attila-lakótelep.

mi üzemeltetésre korlátozódott. Határozat született arról is, hogy a bérelszámolás, az anyagkönyvelés, a teljesítmény-nyilvántartás, a menetrendszerkesztés és a beosztások kialakítása 1971-től elektronikus adatfeldolgozó géppel történjen. E célok érdekében az ágazati egységek helyett tevékenységi egységekre kell tagolni a vállalatot: úgy mint forgalmi, műszaki, gazdasági és ügyvezetői szakterületekre, mivel csak így növelhető az információáramlás sebessége, s az adminisztrációs és irányító személyzet létszámát is csak ez úton lehet csökkenteni.¹²⁴

Ezzel egy időben a VB felülvizsgálta a főváros 1960-ban elfogadott rendezési tervét, amely szerint az agglomerációt a korábbi 64 helyett 44 környéki településre korlátozták. Budapest lakossága ugyanis várhatóan az ezredfordulón sem éri majd el a 2 300 000 fős elméleti maximumot, azonban a decentralizáció figyelembevételével a 340 000 fős környéki lakosság várhatóan 500 000-re fog növekedni. Még több lakást kellett építeni, mivel az igények meghaladták az előzetes elképzeléseket; ám az új lakókomplexumokat a főváros határain belül tervezték, hiszen új alvóvárosok

létesítése nem volt reális, legfeljebb az agglomerációs települések városias beépítésével operálhattak. A monocentrikus városszerkezet fellazításhoz a többfokozatú központrendszer tűnt a legalkalmasabbnak, amelyet a városi gyorsvasúthálózat (METRÓ) kiépítésével összhangban terveztek megvalósítani. A gépjárműforgalom nem várt növekedése miatt szükségessé vált a tervekben szereplő főúthálózat továbbfejlesztése, a több külön szintű csomópont, valamint az új Duna alatti közúti alagút építése. A tömegközlekedés megoldására a terv a városi és az elővárosi gyorsvasúti vonalakból, valamint a MÁV gyorsvasúti forgalom céljaira átépítendő környéki vonalaiból álló, egységes gyorsvasúti hálózat kialakítását irányozta elő, amely a lakásépítésekkel és az ipari területek beépülésével szinkronban történik majd.¹²⁵

A negyedik ötéves terv legfontosabb közlekedési beruházásai között is dominált a kelet–nyugati, valamint az észak–déli metróhoz kapcsolódó felszíni rendezés. Elhatározták, hogy a Magyar jakobinusok terén új gyalogos-aluljárót építenek, a Moszkva (ma Széll Kálmán) tér csomópontjain viszont kizárólag a jelzőlámpák telepítéséről beszéltek; a Batthyányi téren a Margit híd budai hídfőjének átépítésével párhuzamosan zajlott a HÉV felszín alatti bekötése. A Ferenc körút–Üllői út találkozásánál lévő aluljáró üzembe helyezése 1971 novemberében volt esedékes, a Felszabadulás téren viszont még csak akkor kezdődött volna az építkezés. Ez utóbbi kapcsán felmerült, hogy a Kálvin téri rendezés függvényében egy darabig szüneteltessék a munkálatokat, amennyiben a Közraktár utca–Gönczi Pál utca nyomvonalán a kéreg alatt bevezetendő csepeli gyorsvasúthoz kétszintes gyalogosaluljáró-rendszert kell kiépíteni. A Nagyváradi téri metróállomás építése a tervek szerint 1974-ben kezdődött volna, ám a Közlekedési Főigazgatóság jelentése alapján számítani lehetett rá, hogy az ideiglenes villamos-végállomás több tekintetben is problémát okoz. A Klinikák megállóhoz tartozó gyalogosműtárgy építésével 1973-ban, a Deák Ferenc téri állomás felszín alatti építési munkálataival 1971-ben akartak elindulni, a gyalogos-aluljáró kivitelezése viszont 1975-ig elhúzódott. A Millenniumi Földalatti Vasút meghosszabbítása ekkor már folyamatban volt a Hungária körút–Kacsóh Pongrác út csomópontjánál, ugyanakkor a 23. Sz. Építőipari Vállalat már hozzákezdett az új járműtelep kivitelezéséhez. A csomópont rendezésének határidejét 1973. december 31-ben határozták meg, amikor is az alagúton kívül az autóbusz- és villamos-végállomásnak, valamint a kocsisíznek is el kellett készülnie. A Clark Ádám tér esetében a program csak minimális átformálásról rendelkezett. A Budaörsi út–Alkotás utca–Hegyalja út csomópontot viszont 1973 és 1975 között kellett átépíteni. A Móricz Zsigmond körtéren maradt a szintbeli keresztezés, mert a villamosforgalom megnehezítette a probléma megoldását. 1972–1973-ra a kőbányai Zalka Máté (ma Liget) téren és a Mártírok útján átfogó rekonstrukció készülődött; a Moszkva tér–Margit

¹²⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. IX. 2. 3. Napirendi pont. 91–97.

¹²⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. IX. 2. 1/B. Napirendi pont. 5–24.

híd útirány ekkor került át a Bem József utca–Tölgyfa utca nyomvonalra, de ugyanekkor épült ki a Szilágyi Erzsébet fasoron a második útpálya. Az Alkotás utca Déli pályaudvar felőli szélesítéshez 1972-ben kívántak hozzákezdeni, noha a Testnevelési Főiskolával és a Sportkórházzal még nem állapodtak meg a két intézmény egyes épületeinek lebontásáról. A Kerepesi utat a Baross tér–Hungária körút között osztott pályássá kezdték kiépíteni. Közben hozzáláttak a Dózsa György út torkolatánál a zuglóí ráhordó járatok végállomásának kialakításához úgy, hogy a csomópontot az 1971-es Vadászati Világkiállítás idejére átadhassák. A Gazdasági Bizottságnak még jóvá kellett hagynia a Róbert Károly körút–Hungária körút–Könyves Kálmán körút teljes átépítését a Váci út és a Soroksári út között, míg a XX. kerületi Dózsa György út szélesítése Pesterzsébet városrész rekonstrukciójához kapcsolódott. A Kerepesi út külső szakasza, a Fehérvári út, a Jászberényi út, a Vörösvári út, a Váci út, a II. kerületi Nagykovácsi út és a Ferenc körút átépítése költségvetési hitelből történt.¹²⁶

A hetvenes években indult nagyszabású budapesti közlekedésfejlesztés elméleti alapjául az 1971-ben kiadott Városi Közlekedéspolitikai Konceptió szolgált, amely „az egyéni és a tömegközlekedés vertikális szétválasztásáról és az útfelület gépjárművek számára történő felszabadításáról” megalkotott irányelvet figyelembe véve a főbb utasáramlási irányokban mélyvezetésű városi gyorsvasutakat kívánt létesíteni.¹²⁷ A földalatti-hálózat kiterjesztését viszont már nem annyira az utasszám évi 2-3%-os, kizárólag a peremkerületek autóbuszvonalain érzékelhető növekedése, hanem az általános jármű- és munkaerőhiány csökkentésére irányuló törekvések indokolták.¹²⁸ A dr. Csanádi György által vázolt elképzelést a döntéshozók lelkesen támogatták, hiszen a Gazdasági Bizottság már határozatban szólította fel a Fővárosi Tanács elnökét: az érdekelt miniszterekkel együtt tegyen javaslatot arra, hogy 1971–1972 folyamán miképpen lehetne meggyorsítani az észak–déli metró kivitelezését. A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága a KPM Tanácsai Közlekedési Főosztályával és a VB Terv- és Közgazdasági Főosztályával egyetértésben azzal indokolta ennek szükségességét, hogy Budapesten napközben 2,3 millió ember közlekedik, s ezen belül 250 000 az ingázók és egyéb felutazók száma.

Az 1970-es évek elején a fővárosi közlekedésben a napi utazások száma 5,2 millió körül alakult, amiből kb. 12% (0,6 millió utazás) személygépkocsin, 88% (4,6 millió) pedig valamilyen tömegközlekedési eszközön történt. A kedvező *modal split* mögött viszont igen komoly feszültségek húzódtak meg, mert amíg 10 év alatt 29%-ról 35%-ra emelkedett az autóbusz forgalmi részesedése, a kiszolgálóbázis és az alkalmazotti létszám ezzel nem tudott lépést tartani. Nagy Rudolf, az FT Közlekedési



27. kép. A megújult Blaha Lujza tér 1966-ban, nem sokkal az aluljáró átadását követően. Az Astoriához hasonlóan itt is épült feljáró a Rákóczi úton közlekedő villamosok megállóihoz, ám 1972-ben, a kelet–nyugati metró teljes átadását követően néhány nappal a villamosvonalon megszűnt a forgalom

Főigazgatóságának vezetője ugyanakkor arra figyelmeztetett, hogy a fővárosban regisztrált 80 000 személygépkocsi 1975-re várhatóan megháromszorozódik, ám ez nem tehermentesíti jelentősebb mértékben a tömegközlekedést, sőt, az úthálózat telítődésével inkább akadályozza majd a felszíni viszonylatok haladását. Az autóbuszok 16-20 kilométeres óránkénti utazási átlagsebessége az elsőbbség biztosításától és a forgalomkorlátozástól függetlenül folyamatosan romlott, míg a villamosvasútnál mérhető 14-16 km/h a közút zavarásától még nem csökkent. Viszont a szakértői közösség mindinkább kifogásolta, hogy a villamosok a belső városré-

¹²⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. X. 28. Szó szerinti jegyzőkönyv. 153–157.

¹²⁷ 8/1971/X. 23./ sz. KPM rendelet „A városi közlekedéspolitika koncepciója” kiadásáról. *Magyar Közlöny*, 1971/82. /X. 23./ 916–917.

¹²⁸ MNL OL XIX-A-83-b 637. d. MT 3309/1973. /VIII. 2/2.

szek egyes főútvonalain akadályozzák az útfelület bővítését. Nagy Rudolf szerint a problémát úgy lehet megoldani, hogy a tömegközlekedés és a gépjármű-közlekedés vertikális szétválasztásával egy időben építik a metró. A városközponttól távoli 50 000–60 000-es lélekszámú lakótelepek koncentráltan jelentkező utazási igénye is szükségessé tette a gyorsvasúti beruházásokat, hiszen enélkül – villamosvasút és autóbusz kooperációjával – csak kedvezőtlenül, hosszú utazási idők mellett juttathatják célba az utazókat.¹²⁹ A főigazgató ugyanakkor hangsúlyozta, hogy a nagy lakótelepek belső közlekedését, a metróállomásokra való rákapcsolását, valamint a kevésbé frekvenciált irányokkal való összeköttetését továbbra is autóbusszal kell megoldani. A villamosvasútnak és a külvárosi autóbuszvonalaknak a tervezet mindenekelőtt ráhordó funkciót szánt, azzal a kiegészítéssel, hogy a megfelelő útvonalakon vezetett gyors autóbuszjáratok a kisebb terhelésű, de nagy távolságú utazási igényeket is kielégíthetik. Hivatalosan is szervezőelv lett tehát, hogy egy útvonalon csak egyféle közlekedési eszköz lássa el a forgalmat, korszerű, magas színvonalon, lehetőleg a legkevesebb ráfordítással.

A kelet–nyugati metró az előzetes várakozások szerint 6,3 milliárd forintba került. Amint az első szakaszon megindultak a szerelvények, naponta 240 000 utast szállítottak, s ezzel a főváros teljes tömegközlekedésében 5%-kal részesedtek, átlagban 7–9, de egyes helyeken 20–25%-kal tehermentesítve a felszíni hálózatot. A teljes vonal átadásakor több, addig igen frekvenciált autóbusz- és villamosjárat megszüntetésére lehet számítani, már meg is kezdték a Rákóczi úti villamosközlekedés sorsával kapcsolatos vizsgálatot. Amennyiben a mérések igazolják, a főváros kelet–nyugati irányú főútvonalának kapacitása lényegesen megnövelhető, így néhány éven belül a Kerepesi úttól az Erzsébet hídon át a balatoni autópályáig zavartalanul lebonyolítható a forgalom. A teljes észak–déli vonal átadása a Gazdasági Bizottság rendelkezése szerint 1985-re volt előirányozva 8,3 milliárd forint költségvetéssel, amelyből a negyedik ötéves terv során 1,8 milliárdot terveztek felhasználni. Az első, Deák tér–Nagyvárad tér szakasz 1979-ben állt volna üzembe, és 1981-ben számoltak a Marx tér–Határ út közötti ütem belépésével. A vonatok 1983-ban jutottak volna el az Árpád hídig, majd 1985-ben már Újpesten fordultak volna a szerelvények. A Fővárosi Tanács viszont úgy vélte, az építési ütem nincs összhangban a tömegközlekedés sürgős „megjavításának” igényével. A jelentés szerint a gyorsítás a Marx tér–Nagyvárad tér közötti mélyvezetésű szakasz esetében volt a leginkább indokolt, mondván, ez lehetővé teszi az Üllői úton és a Bajcsy-Zsilinszky úton a villamos megszüntetését, öt megállóval kiszolgálja a Belvárost (ezáltal az autóbusz-közlekedést is számottevően csökkentve egyes belvárosi útvonalakon). Mindezek révén végre sor

¹²⁹ Már az 1964-es, a fővárosi közlekedésfejlesztéssel foglalkozó tanácsi vitaanyag előterjesztésében is megemlítették, hogy több épülő lakótelep a majdani gyorsvasúti vonalak környékén helyezkedik el.

kerülhetne a legkritikusabb forgalmi csomópontok – a Felszabadulás tér (Ferenciek tere), Üllői út–Ferenc körüti keresztezés, Nagyvárad tér – felszíni rendezésére, akár többszintű megoldásokkal. E komplex fejlesztés egyik legfőbb pozitívuma, hogy így végre metrókapcsolat lesz a három nagy személyforgalmi fejpályaudvar között. A gyorsítás azonban csökkentette volna a csomópontrendezések átfutási idejét. Nagy Rudolf hozzátette: a gyorsan növekvő belvárosi forgalom nem fogja elbírní, hogy az első szakasz üzembe helyezése nyolc évig elhúzódjon. Egyben rámutatott, hogy a nagy lakótelepek és ipari területek (Lakatos utca, Üllői út, Kispest, Újlipót-város, Újpest-Városközpont rekonstrukciója, Káposztásmegyer, Rákospalota-Városközpont, az angyalföldi és az újpesti üzemek) közvetlen vagy ráhordás melletti kiszolgálásához is szükséges lenne az észak–déli vonal.

Míg Budapest pénzügyi okokból évente átlagban csak egy kilométer megépítésére vállalkozott, a külföldi nagyvárosokban ugyanez évente kettő–öt kilométer volt (Moszkvában évi hat kilométer, Tokióban évi nyolc kilométer). A lehetőségekhez képest lassú kivitelezés sokat rontott a program hatékonyságán, tudniillik időközben a Közlekedési Építő Vállalat felfuttatta alagútépítő kapacitásait. A beszerzett célgépek viszont másra nem voltak használhatók, s ha időlegesen üzemben kívül kerültek, tönkre is mehettek. Az esetleges leállás folytán az összeszokott, tapasztalt gárda szétszéledhetett, ráadásul az újbóli toborzás – ismerte a korszak munkaerőgondjait – rendkívül nehezen lett volna megoldható. A folyamatban lévő építési munkálatok a 2. vonal építéséből felszabadult kapacitásokkal zajlottak, a rájuk fordítható költségkeret azonban kimerült, így azt 155 millióval meg kellett toldani. A gyorsítás műszaki feltételei jórészt rendelkezésre álltak: új építőipari felszerelésre nem volt szükség, az állomások és a vonal gépészeti berendezéseit a hazai ipar soron kívül le tudta szállítani, ráadásul a szovjet importból származó mozgólépcsők és motorkocsik eleve benne voltak a negyedik ötéves tervre megállapított államközi kontingensben.

A pénzügyi ütemezés korrekciójával lehetővé vált, hogy a Deák tér és a Nagyvárad tér közötti szakaszt már 1976-ban megnyissák. A tervezet 1978-ban a Deák tér–Marx tér szakasz átadásával számolt úgy, hogy párhuzamosan a Határ úthoz vezető kéreg alatti rész építése is megindulna, így a Marx térig futó szakasszal együtt a déli hosszabbítás is elkészült volna. Egy évvel későbbre ütemezték a vasút Árpád hídi bővítését, s végül 1980-ban készült volna el az újpesti István térre vezető szakasz. A negyedik ötéves terv 1,8 milliárdos keretét ehhez 3,1 milliárdra fel kellett emelni. További 110 millió forint pluszkiadás társult a Kálvin téri HÉV-végállomás szerkezetének megépítéséhez, amely abból a megfontolásból fakadt, hogy a csepeli HÉV mielőbbi bekötése megvalósuljon, és ne kelljen két év után újból felbontani az egész teret.¹³⁰

¹³⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1971. VIII. 4. 1. Napirendi pont. 3–13.

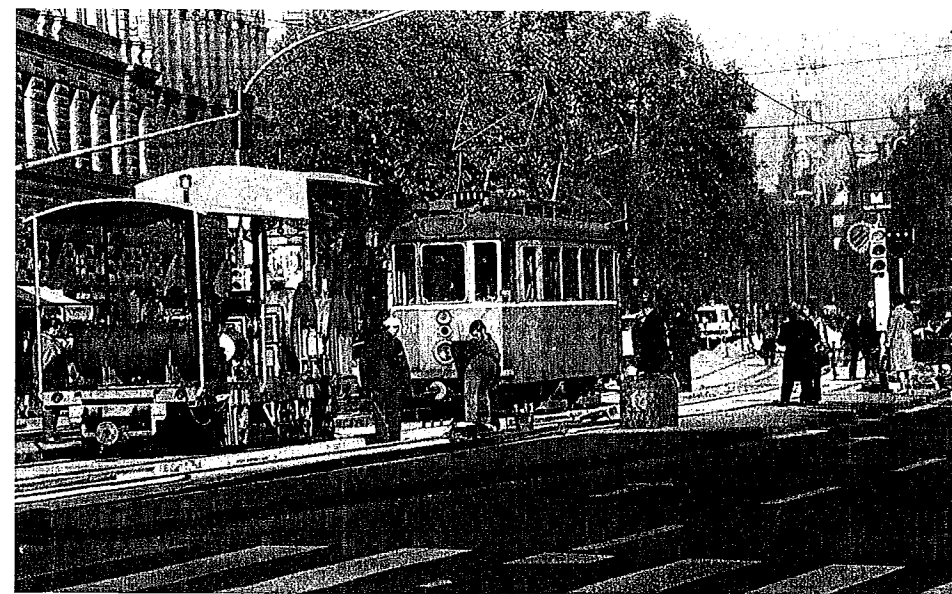
A Fővárosi Tanács VB 1971. november 24-i ülésén ismételten terítékre került a fővárosi tömegközlekedés helyzetének javítására vonatkozó intézkedéscsomag. Mivel a KPM szakemberei a közúti forgalom erőteljes növekedésével számoltak, a VB Közlekedési Főigazgatósága is úgy nyilatkozott: a negyedik ötéves tervben jelentős közúti fejlesztéseket kell végrehajtani, de ez nem mehet a tömegközlekedés rovására. Az előirányzott programcélok magukban foglalták a kelet–nyugati közúti és metró-tengely kiépítését, az észak–déli vonal megvalósításának elindítását, a pest-budai Nagykörút–Mártírok útja (ma Margit körút) rekonstrukciójának a befejezését és a Hungária körút kiépítésének megkezdését. Helyet kapott a tervben a nagy lakótelepek, illetve új városközpontok közlekedésének megoldása. Végül, de nem utolsósorban, a földrajzilag közvetlenül össze nem fogható, de Budapest közúti és tömegközlekedési hálózatán esedékes további fejlesztések is sorra kerülnek: csomópontok, felüljárók, a Duna alsó rakpartjának meghosszabbítása és korszerűsítése stb.

A dokumentum készítői leszögezték, hogy a beruházások rendjét elsősorban a metróvonalak építése határozza meg. A tárgyalás idején már folyamatban volt a Millenniumi Földalatti Vasút korszerűsítése és meghosszabbítása, amely 323 millió forintba került, igaz, a felszíni szakasz megszüntetése és a Városligeti-tó alatt történő átvezetés, továbbá a bekövetkező árváltozások 107 millióval megemelték a költségeket. Ennek több mint 50%-át – 54 millió forintot – a főváros és a BKV saját forrásból pótolta. A HÉV Batthyányi téri alagútjának építése során az előrehozott határidő 160 milliós többletkiadást vetített előre; ezzel kapcsolatban azonban az Országos Anyag- és Árhivatal vizsgálatot indított a kivitelezők szintjén. A járműbeszerzések során – 50 metrókocsi, 50 csuklós villamos, 7 fogaskerekű szerelvény, 21 szerelvény a MILLFAV vonalára, 15 M X-es HÉV-szerelvény, 324 szóló és 199 csuklós autóbusz – a BKV arra törekedett, hogy tipizálással és az elavult járművek selejtezésével csökkenjen a javítási igény. További előny volt, hogy a nagyobb befogadóképességű eszközök jóvoltából redukálni tudták a fajlagos járművezetői igényeket. A férőhely-kapacitás növelését elsősorban az autóbusz-ágazat és a metróüzem tervezhette, a villamos és a trolibusz esetében legfeljebb stagnálásra lehetett számítani. Ezzel egy időben az is kiderült, hogy az átlagos férőhely-kihasználtság 41%-ról 39%-ra módosul, de a közúti forgalom expanziójára, valamint a redukált jármű-beruházási lehetőségekre való tekintettel a zsúfoltság a közeljövőben nem fog érezhetően csökkenni. E téren a VB még a legjobb körülmények között is csak az újabb metrószakaszok szolgálatba lépése után prognosztizált pozitív fejleményt.

A közlekedési vállalatok fejlesztési alapjaik 60%-át fordították új járművek beszerzésére, ám az eszköztárolást és a karbantartást még mindig nem sikerült megnyugtatóan megoldani. Miközben az autóbuszpark állománya 1480 darabra emelkedett, a BKV telephelyein maximum 1150 kocsi tárolására volt lehetőség. A Közlekedési Főigazgatóság úgy vélte, hogy amint 1974-re elkészül az új cinkotai garázs,

a műszaki férőhelyek száma 1450 körül alakul, ami az 1512-es igényhez viszonyítva már elfogadható. Igaz, ehhez nyomban hozzátették: a Kilián járműtelepen is sürgős lenne a rekonstrukció, ugyanakkor a Semmelweis Orvostudományi Egyetem tervbe vett fejlesztése miatt az elavult Mező üzemegységet lebontották, hiányát a Könyves Kálmán körúton kell pótolni. A két említett akció egyenként 240 millió forintba került volna, ám hozzátették, hogy az előbbi csak az ötödik ötéves terv során lesz aktuális, az utóbbihoz pedig 160 millió forint hiányzik.

Az autóbusz-ágazat beruházási programját azért nem lehetett azonnali hatállyal megkezdeni, mert a Millenniumi Földalatti Vasút műszaki bázisának kialakítása egyéves késésben volt, és a fogaskerekű üzemében is sokkal sürgősebbnek tűnt a rekonstrukció. A villamos- és a HÉV-pályák korszerűsítésére évi 80 millió forint szerepelt a negyedik ötéves tervidőszak számai között; az összegből nagy terherbírást, emelt sebességre alkalmas pályaszerkezeteket építettek a Nagykörúton, a Moszkva téren, a Nagyvárad téren, a Déli pályaudvar környékén, az Alkotás utcán, a Krisztina körúton, az Erzsébet királyné útján, a Mexikói úton, a Fehérvári útnál, a Mártírok útján. A vágányhálózat állapota mégsem volt megfelelő, ráadásul az építőképesség is korlátozottnak bizonyult. A pályamunkások hiányát a korszerű technológiák (előregyártott elemek felhasználása, a munkafolyamatok gépesítése) sem tudta ellensúlyozni. A csomóponti rendezések során a Magyar jakobinusok terét, a Batthyány teret, a Felszabadulás teret, a Kálvin teret végleges formában ter-



28. kép. Vágányfelújítás a Nagykörúton, 1972-ben

vezték kiépíteni, de a Clark Ádám tér és főleg a Moszkva tér esetében csak minimális korrekcióra jutott pénz.

A forgalomtechnikai intézkedések elsődleges célja a tömegközlekedés javítása volt, s a gyorsközlekedést újabb gyorsautóbusz-járatokkal tervezték fejleszteni. Ahol az autóbusz-forgalom akadályokba ütközhetett, ott a szélső nyomsávot a teherszállítás, valamint a rakodások korlátozásával, hivatalos útvonalak kijelölésével kívánták szabaddá tenni, a jelzőlámpával védett keresztezésekben pedig többprogramos lámparendszerrel kezdték segíteni a felszínen futó viszonylatokat. A koncepció egyben a *Park and Ride* (parkolj és – tömegközlekedéssel – utazz tovább) rendszer kialakítását tervezte, vagyis a jelentősebb metróállomások – Örs vezér tér, Népstadion, Könyves Kálmán krt. – környezetében nagy gépkocsiparkolókat kívántak építeni. Ezzel párhuzamosan megkezdték az előkészületeket az ötödik ötéves tervidőszak tömegközlekedési nagyberuházásainak megvalósításához. A csepeli gyorsvasút meghosszabbítása, az észak–déli metró folytatása, a harmadik dél-budai metróvonal, a Hungária körúti gyorsvillamos, a pesterzsébeti HÉV-vonal gyorsvasúttá fejlesztése, mind az ötödik ötéves terv feladata lett. A vonzaskörzet szempontjából lényeges államvasúti pályaudvarok – Nyugati, Rákospalota-Újpest vasútállomás, Kőbánya-Kispest stb. – metró- és közúti kapcsolatai, továbbá a Volán végállomásai ugyancsak kiemelten szerepeltek a középtávú beruházások között. A legnagyobb probléma a jelentés szerint abból származott, hogy a gyorsvasút által még nem érintett lakótelepek feltárásához 998 autóbuszt kellett volna vásárolni, de csak 523-ra volt fedezet.¹³¹ Rödönyi Károly miniszterhelyettes kifogásolta, hogy Cinkotán 240 millióból készülne el az új ereszgarázs, hiszen a Volán az ilyen szervízüzemeket 70 millió forint körüli összegekért szokta tető alá hozni. Hibás az a BKV-s szemlélet is, hogy a szükségesnél kevesebbet fordítsanak a karbantartásra. A Hungária körút kapcsán önmérsékletre intett, mivel az áremelkedések miatt a 3-as út bevezetése kimaradt a negyedik ötéves tervből. Mulató János szerint a közlekedés állapota a munkafegyelem betartását sem segítette elő. Hozzátette, hogy az új lakótelepek miatt a forgalmi igények tovább fognak növekedni, így az új járművek is hamar kevésnek bizonyulnak.¹³²

A Városi Közlekedéspolitikai Koncepció elfogadásának évében a Fővárosi Tanács ismételten napirendre tűzte Budapest közlekedési kérdésének megtárgyalását. Az ehhez előterjesztett tanácsi anyag napi 5,2 millió utazással számolt, majd kiemelte: ebből ugyan még csupán 600 000 utazás történik személygépkocsival, ám az autósok táborra rohamosan bővül, komoly kihívások elé állítva a városvezetést. A főváros közigazgatási határain belül eső közutak hosszát 3500 km-re becsülték,

és bár sűrűségük optimálisnak volt mondható, az úthálózatnak csak 15%-a volt korszerűen burkolt, 37%-a pedig csak földútként funkcionált. Kiemelték, hogy az útépités vontatottan követi a közlekedés fejlődését. Csupán egyetlen eddig elkészült, minden igényt kielégítő modern csomópontot tudtak megnevezni: a Baross teret. Súlyos problémákat okoz a 138 szintbeni közúti–vasúti keresztezés, viszont 22 helyen már külön szinten zajlik a közúti–vasúti forgalom. Némileg árnyalja a képet, hogy a tanács a csekély forgalommal jellemezhető átkelőket is számba vette: a mellékutak vagy alacsony forgalmú iparvágányok esetében a forgalom szintben történő elkülönítése nem lett volna rentábilis. Az előterjesztés 500 kilométernyi új út építését irányozta elő, természetesen főúti paraméterekkel. A pénzügyi nehézségek nem tették lehetővé a tervezett beruházások maradéktalan kivitelezését, a hitel-fedezetek hiányában számos beruházás csúszott: lassabban épült a Hungária gyűrű, nem kezdődtek meg a Szegedi úti felüljáró munkálatai, késett az M3-as építése is. Kiderült, hogy bár abszolút értékben számolva több forrás volt a negyedik, mint a harmadik ötéves tervben, a forgalom növekedése miatt ez arányaiban mégis kevesebb, így színvonalcsökkenésre kell számítani. Megoldatlan volt a város észak–dél irányú közúti kapcsolata, pedig a nagy ipari zónák összeköttetésének fogyatékossága az egész népgazdaságban súlyos hátrányokkal járt. A közúti fejlesztések forráshiányára reflektálva a vitában Mező Imréné tanácsstag megemlítette, hogy külföldön több út használatáért díjat kell fizetni.

A tömegközlekedési kérdések közül legelőször az egyes ágazatok által produkált átlagos utazási sebességgel foglalkoztak. Sereghajtóként a villamos szerepelt a maga 16 km/h-s átlagával, követte a busz (20 km/h), majd a metró (32 km/h). A tanács természetesen meg volt elégedve a metróval, mondván, hogy a kelet–nyugati vonal első szakasza rövid ugyan, de már most látható, mennyire „jó”. A városi közlekedés koncepciójával összhangban a tanács továbbra is a gyorsvasúti fejlesztések mellett tette le a voksát, még ha az első metróvonal második, kivitelezés alatt álló szakasza körül vannak is bonyodalmak. A városvezetés minden eszközt megragadott, hogy a teljes átadást minél előbbre hozza: előterjesztésben kérte a kormánytól, hogy vizsgálja meg az építés gyorsításának lehetőségeit. Ennek eredményeként sikerült forrásokat átcsoportosítani más beruházásoktól, amelyeket előterjesztésében nem nevezett meg. A Batthyány téri kéreg alatti HÉV-állomás és a hozzá kapcsolódó szakasz építésének üteme a „munkások öntudatos vállalása” és figyelemre méltó tanácsi pénzáldozatok árán felgyorsult, bár a 160 milliós többletköltséggel felpörgetett építkezés anyagi fedezeteit a tanács bevallása szerint a decemberi üléséig még nem sikerült megnyugtatóan rendezni. Újfent megfogalmazódott az igény, hogy bár a csepeli HÉV Kálvin téri bekötése nem valósítható meg ebben a tervidőszakban, a metró állomásával együtt készüljön el a majdani HÉV-végállomás szerkezete is.

¹³¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1971. XI. 24. 1/A Napirendi pont. 6–20.

¹³² BFL XXIII.102.a FT VB 1971. XI. 24. Szó szerinti jegyzőkönyv. 200–259.

Felmerült az ülésen, hogy „van egy koncepció, mely szerint a busznak adjuk a legnagyobb preferenciát”. A BKV autóbuszos ágazata viszont komoly válsággal küszködött, aminek legfőbb oka a krónikussá vált munkaerőhiány volt. Ez ráadásul sokkal súlyosabbnak bizonyult, mint a járműpark viszonylagos elmaradottsága: a dolgozói létszámhiány miatt a vállalat a szükségesnél napi 50-60 kocsival kevesebbet tudott a forgalomba kiadni. A tanács is elismerte, hogy a helyzet normalizálásához 1975-ig bezárólag 998 autóbust kellett volna forgalomba állítani Budapesten, de mivel a buszok ára megemelkedett, illetve a BKV kevesellte a tanácsi forrásokat, csak 523 buszra volt pénzügyi keret. Ehhez kapcsolódva *Kemer Vilmos* megemlítette, hogy a BKV-nak szigorúbban kellene egyes beszállítóhoz viszonyulnia, mivel az átadott járművek minősége sokszor kétes. A „csúsztatott munkaidőkezdéssel” belső tartalékokat lehetne kihasználni, s így 7%-os zsúfoltságcsökkenést elérni; ráadásul a BKV berkeiben ekkor már formálódtak a „csúcsidő széthúzásának” tervei. *Ádám József*



29. kép. Emelők a 3469-es kocsia a BKV Fehér úti főműhelyében, 1972

tanácsstag úgy vélte, hogy a tömegközlekedés fejlesztési célkitűzései kevésbé voltak-vannak a városrendezési tervekkel összhangban.¹³³

A Főváros Tanács ugyanezen a napon, 1971. december 15-én hallgatta meg a BKV előterjesztését, amely a vállalat belső problémáit, illetve azok lehetséges megoldásait taglalta. Alaptézisként a BKV is elismerte: a tömegközlekedés színvonala nem kielégítő, az utasok gyarapodását nem követte megfelelő kapacitásbővítés. A negyedik ötéves tervben rendelkezésre áll 3523 millió forint, ebből a következőkre futja: 1360 millió forint a pályafenntartásra és -építésre, 1576 millió forint járműbeszerzésre, 337 millió gépesítésre és 250 millió szociális és munkavédelmi célokra. Némileg ellentmondva a városatyák álláspontjának, a közlekedési vállalat a metróval kapcsolatban megemlítette, hogy a Deák tér–Fehér út közötti szakasz nem tudott a helyzeten számottevően javítani. Jelenleg az autóbusz-ágazatra hárul a legnagyobb feladat. Az ezüst-kék kocsik számát a tanács határozatának megfelelően 35%-kal kívánják növelni a tervidőszakban, így 48 000 új férőhely lesz. Sokat nyomott a latban a buszhálózat fenntartásának olcsósága is: a BKV koncepciója szerint a gumikerekű járművek egyfajta „metróelőpótlók” lettek, ugyanis az autóbusz-hálózat végezte volna a lakosság kiszolgálását a gyorsvasúti hálózat teljes kiépüléséig. Ehhez azonban mindenekelőtt konszolidálni kellett az ágazat helyzetét. A munkaerőhiány orvoslására, első lépésben, 1972-ben 10 000 forintos éves forgalmi juttatással kívántak kedvezni a buszvezetőknek. A kormány 1971. október 8-i határozata lehetővé tette a nyugdíjkorhatár leszállítását, ennek alkalmazásával a cég még vonzóbbá tudta tenni a szakmát. A hatvanas évekkel ellentétben a magyar ipar ekkor már érdemi segítséget nyújtott a vállalatnak, s a BKV a jövőben deklarálta az Ikarus 200-as típuscsaládjára kívánta alapozni járműparkját. Már a tanácsülés idején is folytak az egyeztetések a járműgyártóval, illetve egy szóló és egy csuklós kocsia a próbaköréit rótt a budapesti utcákon. A tanács elgondolásával szemben ugyanakkor a BKV csak 200 új kocsia beszerzését látta realizálhatónak 1975-ig. Főleg munkaerő-gazdálkodási okok indokolták, hogy a BKV az autóbuszok és a trolibuszok nagyjavítását külső cégekkel végeztette. 1972-re a revíziós munkálatok 70%-át látta el külső cég, jellemzően az AFIT-autószerviz debreceni, kabai, felsőbagodi, szegedi és pécsi műhelyei. Sikerként könyvelték el, hogy megvalósították a ciklikus karbantartási rendszert, amely azonban jelentős anyagi áldozatokat kívánt, mivel nagy mennyiségű alkatrésztartalékot kellett felhalmozni.

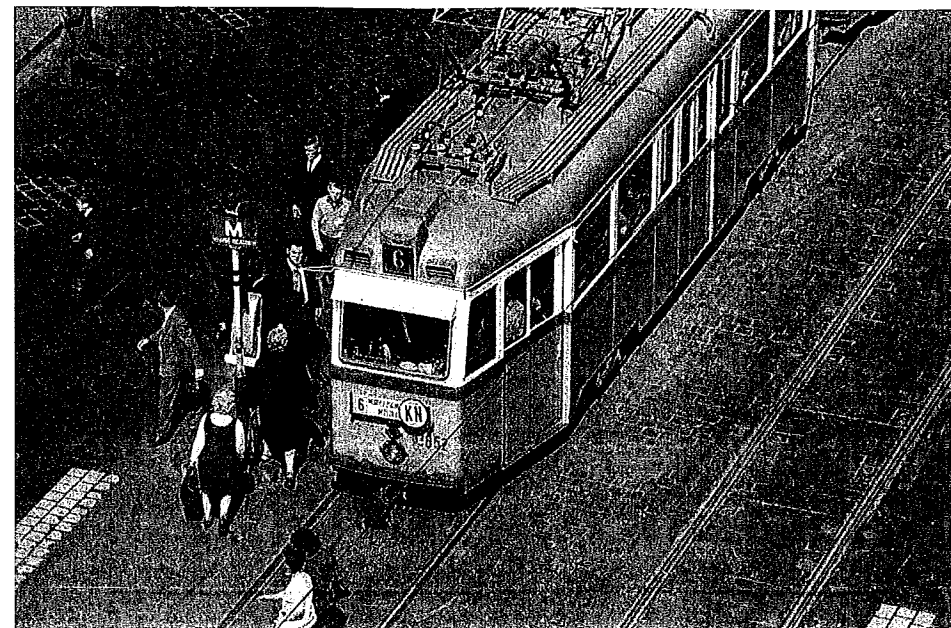
A villamos- és a trolibuszüzemágnak nem szánt ekkora szerepet a BKV, hiszen magát a trolibuszhálózatot is csak 1985-ig kívánta fenntartani. Igaz, a Hungária körúti vonalra új járműveket kellett beszerezni, így a szovjet ZIU-gyárral már fel is vették ez ügyben a kapcsolatot. A rövid távú megszüntetés azért sem volt reá-

¹³³ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Skoda Lajos: A főváros tömegközlekedéséről. 1971. XII. 15.

lis, mert a BKV nem akarta a problémákkal terhelt autóbuszos üzemágra testálni a komoly utasforgalmat lebonyolító viszonylatot. A villamosüzemágban a leg-
 égetőbb problémát a pályák katasztrofális állapota okozta. A közlekedési vállalat
 olyan súlyos kapacitáshiánnyal küzdött a pályafenntartásnál, hogy a honvédség
 segítségét kérte; a fegyverős erők azonban nem tartották feladatuknak a budapesti
 villamoshálózat karbantartását. Így a BKV kénytelen volt előremenekülni: új tí-
 pusú vágányfelépítményekkel, valamint a vágányépítés gépesítésével kísérletezett.
 A vállalat döntése szerint a jövőben arra kellett törekedni, hogy a Thököly úton
 megépített és kedvező tulajdonságokkal bíró nagypaneles felépítményt általáno-
 san alkalmazzák. Sor került nagyvasúti jellegű pályafenntartási (PFT) gépek be-
 szerzésére is, 80-100 millió forint keretben. Más jellegű külső segítség bevonása
 mellett, a MÁV is rendszeresen kisegítette a BKV-t PFT-járműveivel. A hatékony
 karbantartás érdekében elhatározták, hogy Óbudán korszerű pályafenntartói diag-
 nosztikai központot állítanak fel. Ami a villamost illeti, 50-et kívántak a Ganztól
 beszerezni, ám a BKV előterjesztése némi rosszallást is tolmácsolt a járműgyártó
 óriás felé: a Ganznál végrehajtott áremeléseknek köszönhetően ugyanis az eredeti-
 leg 85 darabosra tervezett flotta létszámát alaposan csökkenteni kellett. A Fehér
 úti járműjavító 1971-es átadásával az új műhely vette át a metró-, a HÉV- és vil-
 lamoskocsik felújítási munkálatait.

A BKV-hoz tartozó elővárosi vasutakra gyorsvasúti átépítés várt; itt a BKV kény-
 telen volt rangsort felállítani az egyes vonalak között. Legelsőnek – az épülő Bat-
 thyány téri végállomásával – a szentendrei HÉV-et kívánták modernizálni. Leg-
 rosszabb helyzetben a vállalat beismerése szerint a ráckevei HÉV lesz, ahova csak a
 más vonalakra érkező MX-es motorkocsik forgalomba állítása után feleslegessé vált
 egyéb járművek kerülhetnek. A vonalon tervbe vették a Közvágóhídnál elhelyezke-
 dő végállomás rekonstrukcióját, ez azonban – tekintve a déli HÉV-vonalcsoportok
 rendezésének ügyét – az átmenetinek épült északi végpont fenntartásával inkább
 visszalépést jelentett. A vállalat előrejelzése szerint, mivel a kezelésébe tartozó elő-
 városi vasútvonalakon nem várható utasszám-növekedés, itt a fejlesztések az utazás
 kulturáltságának javítását szolgálják.

Reformot terveztek a menetirányítói szolgálatban is. Magasan képzett appará-
 tust kívántak munkába állítani, az eddigi menetirányító személyzetet pedig felül-
 vizsgálták: esetleges továbbképzésekkel vagy más munkakörbe való áthelyezésekkel
 akartak javítani a szolgálat szakmai felkészültségén. Beszédes, hogy ennek ellenére
 hozzátették: „Természetesen ez a folyamat hosszabb időt vesz igénybe, mivel ezen
 a területen sok régi, közmegebecsülésnek örvendő dolgozónk van, akik közül azon-
 ban sokan már nem képesek a velük szemben támasztott igényeket kielégíteni.”
 A súlyos munkaerő-problémák miatt a BKV további bérrendezéseket helyezett ki-
 látásba: törzsbéresítették a pótlékokat, a törzsbéreket pedig a szakmai képzettséghez



30. kép. Kalauz nélküli (KN) 6-os villamos a falatnyi peron mellett, 1965

kötötték. 1972-ben tervezték bevezetni a teljesítményalapú bérezést, elsősorban a
 járművezetői munkakörben. Általános béremeléseket helyeztek kilátásba a pálya-
 fenntartásban dolgozóknak. Távfati célként tűzték ki az ötnapos munkahetet, napi
 9–10 óra munkavégzéssel. Jelentős szociális beruházások valósultak meg, illetve vol-
 tak tervben: társasházépítések, óvodaépítés, egészségház-építés, a munkásszállások
 korszerűsítése, komfortosabb munkakörülmények és üdülési lehetőségek. A kalauz
 nélküli üzemmód 1969-es bevezetésével és fokozatos expanziójával a villamosos,
 a trolibuszos és az autóbuszos üzemágakban mintegy 1200 főnyi munkaerőt tud-
 tak megtakarítani. Általános igényként jelent meg, hogy tanult, képzett fiatalokat
 nyerjenek meg a vállalatnak. Az utazóközönséggel rendszeresen érintkező dolgo-
 zók számára az udvarias magatartás alapkövetelményeit részletes rendelkezésekbe
 foglalták. Nagyobb gondot kívántak fordítani a megállóhelyek táblázására és tér-
 világítással való ellátására.¹³⁴

A fentiekből is látható, hogy a BKV létrejötté óta eltelt viszonylag rövid alatt az
 egyesítés előnyeit még nem mindig sikerült realizálni. Különösen a sokat hangoz-
 tatott munkaerőhelyzet vált kritikussá, jelentős részben az 1968 után hozott bér-

¹³⁴ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Tájékoztató a BKV intézkedési tervéről a főváros tömegköz-
 lekedésének tartós javítására a vonatkozó kormány- és gazdasági bizottsági határozat alapján. 1971. XII. 15.

politikai intézkedések miatt. A járművezetőknel, főleg az autóbusz-ágazat területén a létszámhiány olyan méreteket öltött, hogy az állandó túlórázás miatt a szakszervezet már vétőjogával akart élni, ami óhatatlanul együtt járt volna a teljesítmények csökkenésével, valamint a zsúfoltság növekedésével. A főváros 1971-ben a kormány segítségét kérte. Ennek eredménye lett a már említett, éves 10 000 forintos forgalmi juttatási rendszer az autóbusz-vezetői munkakörben. Ezzel egy időben a BKV saját erőből a villamosvezetőknek 8000, a trolibuszvezetőknek, valamint a HÉV és a metró járművein dolgozó ún. utazószemélyzetnek 5000 forintos munkaköri pótlékot írt elő, továbbá gondoskodott a tömegközlekedési és éjszakai pótlékok emeléséről.¹³⁵

A Budapest folyóirat 1972 januárjában értekezett az egységes közlekedési vállalat munkaerőgondjairól. A cikk szerzője rámutatott, hogy a BKV-hoz felvettek száma arányaiban nem érte el a budapesti vállalatokhoz felvettek számának átlagát, a kilépések viszont mindig meghaladták azt. – Miért léptek be kevesen a céghez? – szölt a kérdés. A BKV nem kínált vonzó állásokat a fiataloknak: nem számíthattak se rendszeres munkabeosztásra, se 44 órás munkahétre, se rendszeres hétvégi szabadnapokra. A nagy felelősséggel járó nehéz fizikai munka, a hónapokig elhúzódó kiképzés is riasztóan hatott. A jelentkezők egy része pedig egészségügyi szempontból eleve alkalmatlannak bizonyult a munkára. A BKV akkori létszámhiánya összesen 2400 emberre rúgott, ebből 1350 fő a járművezetői munkakörökből hiányzott. Pótlásuk nehéz feladatnak bizonyult, tekintve, hogy a statisztikai előrejelzések 1973-tól már nem prognosztizáltak növekedést a munkaképes népesség létszámában. A 10 000 forintos forgalmi juttatás bevezetése, illetve a BKV által tervezett jelentős szociális fejlesztések hatására azonban kedvezőbb tendencia kezdett kibontakozni. A forgalmi juttatást elrendelő kormányhatározat óta eltelt rövid idő alatt az autóbusz-vezetői munkakörbe jelentkezők száma máris 450 fővel emelkedett.¹³⁶

Folyamatosan hangsúlyozták a korszakban a tömegközlekedés fejlesztésének elsődlegességét az egyéni közlekedéssel szemben, ennek ellenére Budapesten rohamosan növekedett a személygépkocsi-állomány, és ezzel számos új feladat merült fel. Megjelentek a parkolási gondok. Az 1970-es évek elejére nyilvánvalóvá vált, hogy a városközpont adottságaira való tekintettel a szintbeli parkolási lehetőségek nem bővíthetők tovább, sőt, a forgalom növekedése újabb várakozási és megállási korlátozásokat tett szükségessé. A Fővárosi Tanács 1971 májusától parkolóórát alkalmazásával próbálta elejét venni a Vörösmarty tér telítődésének,¹³⁷ a KPM azonban figyelmeztetett rá, hogy ez a rendszer csak akkor hatásos, ha nagyobb területen használják. Molnár János, a Fővárosi Tanács Közlekedési Főosztálya vezetője viszont



31. kép. A megújult Baross tér a 19-es és a 44-es villamossal, 1971. A Rákóczi úti villamosvonalakat 1973-ban megszüntették.

úgy vélte, nem ez a legfontosabb feladat, hiszen a parkolási helyzet, széles körű forgalomvizsgálat után, szervezési intézkedésekkel is lényegesen javítható lenne. Nagy Rudolf válaszában arra próbálta emlékeztetni a KPM illetékeseit, hogy az 1961-es felmérések során megmutatkozó 40%-os parkolóhely-kihasználtság tíz évvel később 110%-ra emelkedett, ráadásul a gépkocsik több mint egynegyedénél a parkolás ideje meghaladta a két órát. Ez utóbbi ténytet főleg azzal lehetett magyarázni, hogy sok tulajdonos (aki a Belvárosban élt, illetve dolgozott) a parkolóhelyek jelentős részét járműve napközbeni tárolására használta. Így nem volt véletlen, hogy a kihasználtsági mutató 10 és 16 óra között 95% körül mozgott. Nagy véleménye szerint az indokolatlan tiltások megszüntetésével és a félkerek parkolás bevezetésével a fel-

¹³⁵ MNL OL XIX-A-83-b 3380/1971. MT.

¹³⁶ Mányi Szabó István: Intézkedések a tömegközlekedés javítására. Budapest, 1972/1. 26–27.

¹³⁷ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM Tanácsai Közlekedési Főosztály 1958–1976. 110. d. 627. tétel. 253290/1972. Tárgy: A Belváros parkolási problémái. Budapest, 1972. március 8. 261–262.

szín lehetőségeit már kimerítették, tehát a Belváros parkolási gondjait a továbbiakban csak árpolitikával, a cirkuláció sebességének növelésével, illetve többszintes garázsok létesítésével lehet enyhíteni. A Közlekedési Főigazgatóság a Vörösmarty teret javasolta kísérleti helyszíneként, mégpedig azért, mert a rendkívül nagy bevásárló-forgalom miatt itt jöttek létre a legnagyobb torlódások. Az indítványt végül elvetették, egyrészt mert ehhez módosítani kellett volna az árképzési rendszert,¹³⁸ másrészt pedig mert a döntéshozók figyelme ekkortájt mindjobban arra irányult, hogy mi legyen a Rákóczi úti villamos sorsa, illetve hogy mi történjen a metróval párhuzamos útvonalakon a felszíni tömegközlekedéssel.

Az 1950-es években kidolgozott tervek a metró expressz közlekedési eszközként kezelték, így az eredeti koncepció szerint a felszínen csökkentett járatsűrűséggel, de mindenhol megmaradt volna a villamosok és az autóbuszok forgalma. 1960-tól viszont az a felfogás vált uralkodóvá, hogy a gyorsvasutak nyomvonalán nincs szükség felszíni viszonylatok üzemeltetésére.¹³⁹ Az 1972. március 27-én tartott szakmai vita során Daczó József, a BKV vezérigazgatója még arra figyelmeztetett, hogy míg az Erzsébet hídon és a Rákóczi úton az 1973-ra beütemezett villamospálya-rekonstrukció csupán 20 millióba kerülne, a kiváltáshoz 45 autóbuszra lenne szükség, ami a nélkülözhetetlen közúti építésektől eltekintve is 50 milliós nagyságrendű. Dr. Kerkápoly Endre (1925–2003), a Budapesti Műszaki Egyetem Vasútépítési Tanszékének vezetője,¹⁴⁰ az Építőmérnöki Kar dékánja¹⁴¹ sem tartotta célszerűnek, hogy a villamosok forgalmát a 7-es autóbuszra tereljék, ugyanis csak azzal a feltétellel támogatta volna az év végére tervezett villamosmegszüntetést, ha a 9-es villamosviszonylat kapacitását sikerül növelni, továbbá a Kálvin tér átbocsátóképessége is megfelelőnek bizonyul. Kelemen János mérnök csatlakozott Kerkápoly Endréhez, javasolva, hogy a Kálvin téri aluljáró építését hozzák előre a negyedik ötéves tervidőszakra. Dr. Gyulai Géza mérnök szerint nem helytálló az az elképzelés, hogy az utazóközönséget mesterségesen próbálják az autóbuszokra áramoltatni. Ezt azzal indokolta, hogy a párhuzamosan zajló villamos- és autóbusz-közlekedés a megállóhelyek és a keresztezések kapacitása szempontjából előnyökkel jár, hozzátevé, hogy a megszüntetés folytán a Thököly út belvárosi kapcsolatával is bajok lehetnek.¹⁴² Mivel egy ilyen nagyságrendű változtatás feltételei nem voltak igazán adottak, 1972 augusztusában a METRÓ vállalat a következő kéréssel fordult a minisztériumhoz:

¹³⁸ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM Tanácsi Közlekedési Főosztály 1958–1976. 110. d. 627. tétel. 255824/1972. Tárgy: Javaslat a Belváros parkolási helyzetének javítására. Budapest, 1972. április 13. 572–574.

¹³⁹ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 198–200.

¹⁴⁰ MÉRNÖKPORTRÉK – Dr. Kerkápoly Endre + – Sínek Világa 2015/1. Különszám. <http://www.sinekvilaga.hu/dr.-kerkapoly-endre> – Letöltve: 2016. XI. 1.

¹⁴¹ Emlékezés Kerkápoly Endre professzorra. *Magyar Nemzet*, 2003. október 7.

¹⁴² MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM Tanácsi Közlekedési Főosztály 1958–1976. 110. d. 627. tétel. 255085/1972. Tárgy: Rákóczi út villamosközlekedésének megszüntetése. Budapest, 1972. április 18. 548–552.

1974 végéig halasszák el a Rákóczi úti villamos megszüntetését, ellenkező esetben a kelet–nyugati vonalon 200 millió forint többletköltség mellett azonnal át kellene térni az ötkocsis metrószerelvények közlekedtetésére. A szakmai közösség e tekintélyes csoportjának véleménye azonban nem találkozott a KPM elképzeléseivel. Pintér László, az UVATERV irányító tervezője, valamint Rózsa László irodavezető azzal indokolta a „Rákóczi úti villamos szükségtelenségét”: már az 1953-ban készült tervek is úgy számoltak, hogy a villamoshálózat a metró átadását követően kizárólag ráhordó szerepre szorítkozik. Az 1962-es tervfeladat nem foglalkozott a felszíni tömegközlekedés módosításával. Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) opponensi véleménye is adottságként fogadta el a meglévő hálózatot a város belterületére vonatkozóan, miután nem vehette figyelembe a tömegközlekedés szervezeti felépítésében és technikai feltételeiben folyó változások tapasztalatait. Az 1950-es évek elején a főváros autóbusz- és villamosközlekedése még eltérő tarifákkal operált, nem érvényesült a tömegközlekedési ágak kooperációja, ráadásul még azt sem lehetett megjósolni, hogy mikor kerülhet sor az Erzsébet híd újjáépítésére. A híd rekonstrukciójától azt várták, hogy nagymértékben elszívja majd a Szabadság hídi villamosok forgalmát, ami egyáltalán nem így lett. Az Erzsébet hídon közlekedő, felére redukált kapacitású villamosjáratok kihasználtsága továbbra is elmaradt a Belváros átlagától, így a csúcsforgalomban mérhető 7100–7200 fő utas további csökkenésére számítottak a 2. metró budai szakaszának befejezésével. Az OMFB által 1962-ben készített bírálat is csak annyit rögzített, hogy a felszíni tömegközlekedés valamelyik ágának meg kell maradnia. Akkoriban azonban még nem lehetett számítani az olyan, nagy befogadóképességű csuklós autóbuszok megjelenésére, amelyeknek szállítási kapacitása a gazdaságos üzemeltetés feltételezve is óránként elszállítottak 6000–7000 főt. Eszerint a Rákóczi úton az egymegálló utazások a kedvezőbb eljutási idő miatt a jövőben autóbusszal mennek végbe, míg a Krisztinavárosból és a Dél-Budáról érkező utasok továbbra is választhatnak a nagykörúti villamos és az egyéb autóbusz-viszonylatok között. A becslések a metró vonalán jelentkező 1800–2000 fős óránkénti többletterheléssel kalkuláltak a Rákóczi úti villamos megszűnése esetén. Egyébként ezzel indokolták a metró ötkocsis szerelvényekre való bővítését, illetve az autóbusz-állomány 30–50 darabos növelésére vonatkozó fejlesztési igényeket is. Az a cél, hogy négyzetméterenként öt álló utassal számolva elérjék a maximum 80%-os csúcsidei kihasználtságot, pusztán távlati cél lehetett, hiszen a Budapesthez hasonló nagyvárosokban az elmúlt évek során átadott metróvonalakon teljes kapacitással való működtetés esetén négyzetméterenként hét-nyolc fős állóhelyterheléssel számoltak. A nyugat-európai gyakorlat egyértelműen igazolta, hogy sehol nincs a metróval párhuzamos villamosközlekedés, miközben a nagyobb motorizáltság révén az autóbusz-viszonylatok is inkább ráhordó jellegűek. A komfort növelése érdekében az NSZK-ban több ülőhellyel ellátott metróegységeken dolgoztak, San

Francisco pedig a távoli jövőben kizárólag ülőhelyes kocsik bevezetését tervezte, ám ez utóbbihoz nagyobb alagútprofil szükségeltetett. Budapesten a felszíni villamos- és autóbusz-viszonylatok átlagos kihasználtsága a fenti mérőszámok alapján megközelítette a 100%-ot, ami abból származott, hogy a forgalmi torlódások miatt a követési idő nem volt egyenletes, holott az 1971-es Városi Közlekedési Konceptió úgy rendelkezett, hogy „a zsúfoltság csökkentése fokozatosan és az egész város tömegközlekedésére vonatkozóan egyenletesen történjen”. Az OMFB 1963-ban még négyzetméterenként hét fő állóutas-normával számolt, az új előírás viszont 75%-os komfortemelkedést feltételezett, ami ekkor még a leggazdagabb országokban sem volt. További probléma, hogy a Fehér úti metróvégállomás is csak négykocsis szerelvényeket fogadhatott, fejlesztését viszont nem tartották indokoltnak, mivel ekkor még ideiglenesnek tekintették.¹⁴³

Az 1970-es évek elején a nemzetközi trendek is abba az irányba mutattak, hogy a jövőben a városi tömegközlekedés metróvonalakra és az ezeket kiegészítő autóbuszjáratokra fog épülni. Csanádi György az Egyesült Államokban és Franciaországban szerzett tapasztalatok alapján úgy látta: helyes döntés volt, hogy a Közlekedéspolitikai Konceptió törvényileg garantálta a ráhordás elvére épített vasúti, illetve városi gyorsvasúti közlekedés elsődlegességét. A kezelhetetlenné váló személygépkocsi-forgalmat ugyanis több amerikai nagyváros – pl. Washington D.C. vagy San Francisco – is az akkoriban zajló metróépítésekkel, valamint a hozzájuk kapcsolódó, a rugalmasság előnyét maximálisan kihasználni képes autóbusz-hálózatok fejlesztésével próbálta meg keretek közé szorítani. A közlekedés- és postaügyi miniszter itt nem véletlenül figyelmeztette a közvéleményt arra, hogy a közúti közlekedés expanziójához előzőleg meg kell teremteni legalább a minimális feltételeket.¹⁴⁴

Amikor a Fővárosi Tanács 1972 augusztusában elfogadta a kelet–nyugati metróvonalhoz kapcsolódó felszínhálózat-átalakítási terveket, a különböző újságokhoz érkező olvasói levelek többsége az egyes villamosvonalak megmaradása érdekében emelt szót.¹⁴⁵ A Rákóczi útról a közvélemény tiltakozása ellenére száműzött villamosforgalom a BKV számára rövid távon jelentős előnnyel járt. A Dunától a Keleti pályaudvarig megszüntetett viszonylatokról felszabadult hat darab GANZ csuklós és nyolc darab háromegységes UV-szerelvényt a BKV felhasználta az 1973-ban induló újpaltai 69-es viszonylat járműigényéhez. A három villamosvonal (19, 44, 68) Rákóczi úti szakaszáról óránként 3580 utas arra kényszerült, hogy átszálljon a párhuzamosan futó autóbuszokra. Ez azt jelentette, hogy legnagyobb részük nem tudta metróval elérni az úti célját, így a meglévő (107, 7C) viszonylatok mellett 7A és

89A jelzéssel két új viszonylat is indult a Baross tér és a Bornemissza tér, továbbá a Baross tér és a Mikó utca között. A 107-es és a 7C sűrítéséhez 17 új Ikarus 280-asra volt szükség, így összesen 36 többletautóbusz tudta átvállalni a megspórolt – még pótkocsikkal együtt is 30 – villamosvasúti járművek feladatait. Ehhez el kellett halasztani 24 FAÜ házi készítésű csuklós kocsi selejtezését, több viszonylat (3-as és 60-as) tervezett csuklósítását, és a más útvonalakon ígért sűrítéseket. Egyes szakmai körök is óvatosságra figyelmeztettek a Rákóczi úttal kapcsolatban. Noha az 1971-re elvégzett forgalomszámlálások kimutatták, hogy a kelet–nyugati vonal a vártnál jobban tehermentesítette a felszíni tömegközlekedést (1963-ban a 2%-os becsléssel szemben 5-5,5%-kal), a tárgyalt útvonalon az akkor még meglévő villamosok és autóbuszok az utasok 60%-át szállították. Ez a Blaha Lujza tér és az Astoria közötti szakaszon ugyanannyi utast jelentett, mint 1965-ben a metró nélküli Rákóczi úton. Az előrejelzések ugyanakkor nagyobb távlatban azt prognosztizálták, hogy a metró 30-40%-kal több utast fog elszállítani, mint ahogy arra eredetileg számítottak. Ezért komolyan meg kell fontolni, hogy a metróvonalat tovább terhelhetik-e a villamosok megszüntetésével, s ha igen, ez csak a lehető legnagyobb körülményekkel hajtható végre – szögezték le a közlekedéstudományi szakemberek.¹⁴⁶ A Rákóczi út rendezéséhez kapcsolódóan a dél-budai térség közlekedésének ideiglenes konszolidálásához az volt az első lépés, hogy a Fehérvári úton középre helyezték a kicserélt vágányokat, s így a vonalcsoponton homogén villamosjárműpark üzemeltetett. Ezzel párhuzamosan viszont megszűnt a 4-es villamos Schönherz Zoltán utcán túli szakasza. A Rákóczi úti vágányzóna megtartásáról lemondtak, mert az Erzsébet hídon hárommillió, a Rákóczi úton pedig ötmillió forintba került volna az ideiglenes helyreállítás. A villamospályák területére aszfalt került. A közlekedési szakigazgatás végső soron nem kifogásolta a fenti kompromisszumot. Ugyanis a személygépkocsi-állomány az előzetes várakozásokhoz képest is gyorsabban növekedett, így a vágányzónák felszámolásával a gépkocsiforgalom is jelentős teret nyert az Erzsébet híd és a Keleti pályaudvar között.

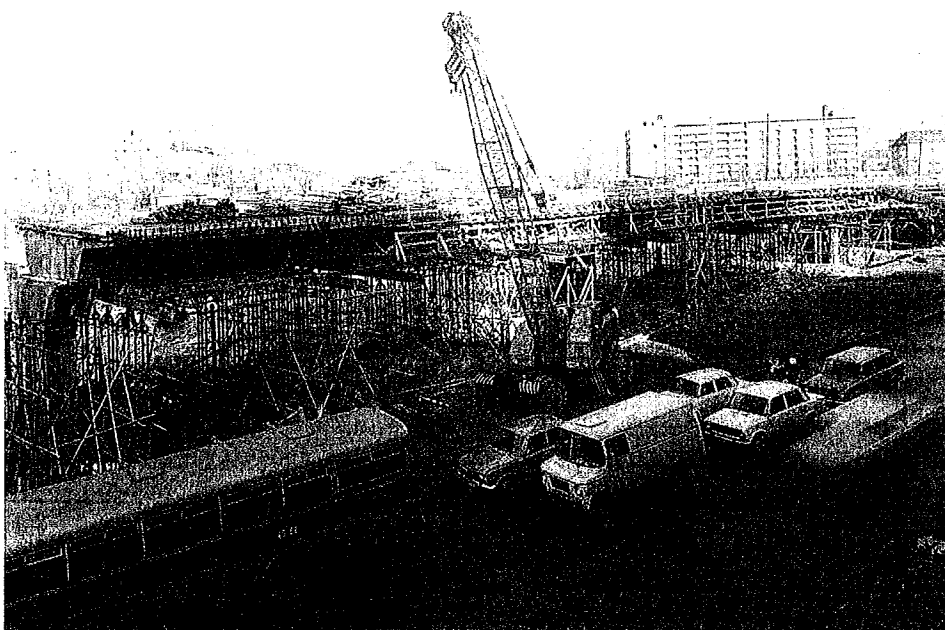
A növekvő gépkocsiforgalom igényeinek kielégítése érdekében többször is markánsan átalakították a város arculatát. A *Budapest Közlekedésfejlesztési Terve* című dokumentum, amelynek készítői 1968-ban felbecsülték a forgalom várható nagyságát, 240 szgk./1000 lakos szintnél húzta meg a közút telítettségének szintjét. A módosított változat szerint, az elvégzett kutatások és külföldi tapasztalatok alapján, ez inkább 300 szgk./1000 értéknél volt várható. A szakértők két gépjármű-ellátottsági szintre (50 szgk./1000 lakos és 300 szgk./1000 lakos) dolgozták ki a felülvizsgálati koncepciót, azzal a kitételrel, hogy az első állapot a hetedik öt éves terv időszakában,

¹⁴³ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM 1958–1976. 90. d. 617. tétel. 260402/1972. A Rákóczi úti villamos megszüntetésének kérdései. Budapest, 1972. IX. 29. 1–20.

¹⁴⁴ Magyar Rádió, Csúcsforgalom. 1972. VI. 2. D 3318/4/1. (tekercs).

¹⁴⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1972. VIII. 2. Szó szerinti jegyzőkönyv. 452–509.

¹⁴⁶ Dr. Rózsa László–dr. Pintér László: A METRO utasforgalmi problémái. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1971/9. 338–397.



32. kép. A BAH-csomópont építése 1975-ben

1985–1990 között, a második 2010–2020 körül realizálódhat. A Közlekedési Főigazgatóság ugyanis megállapította: a közúti forgalom nagysága, valamint az egyéni és a tömegközlekedés közötti munkamegosztás a gépjármű-ellátottságtól függ, vagyis a szállítási kapacitást csak ezek ismeretében lehet meghatározni. Ezenkívül a tervezet már részletesen foglalkozott a főváros közvetlen környékéhez tartozó 44 település közlekedési problémáival. A térség a dokumentum megfogalmazásával élve „Budapesttel szoros, egymásra utalt egységet alkot, amely, mint nagyvárosi agglomeráció, fejlesztési szempontból egységes koncepciót igényel”. Nagy Rudolf főigazgató már ekkor előrevetítette, hogy a napi utazások 85%-át lebonyolító tömegközlekedés részesedése még úgy is 63%-ra fog csökkenni, hogy a BKV által lebonyolított utazások száma növekszik. A metróhálózatra vonatkozó tervek, a HÉV modernizációs programja, a Csepel–Szigetszentmiklós összekötést is beleértve, a topográfiai okból más eszközzel ki nem szolgálható közép- és dél-budai, a viszonylag mérsékelt terhelésű rákoskeresztúri irányokba vezető gyorsautóbusz-vonalak, valamint az autóbuszsal és villamossal végzett ráhordás lehetőségei lényegében nem változtak.

A villamoshálózatnak a Nagykörúton belüli részét, mint láttuk, fel kívánták számolni, a trolibuszok sorsáról viszont továbbra sem döntöttek egyértelműen.

Budapest környezetében napi 190 000 ingázóval és 90 000 egyéb utassal számoltak; a fővárosba a közvetlen környék 44 településéről naponta 100 000 ingázó és további 40 000 egyéb célú utas érkezett. Mivel ezeket az utazási igényeket több közlekedési vállalat (MÁV, Volán Tröszt, BKV) elégítette ki, a legtöbb irányban párhuzamos utazási lehetőségekkel, egyre sürgetőbb lett az egységesebb tarifarendszer kialakítása és a hálózat racionalizálása. A MÁV vonalain az utazási idők rövidítése érdekében korszerű villamos- és dízelmotorvonatokat akartak alkalmazni, s ezzel együtt a pályákat, az állomásokat és a biztosítóberendezéseket is fejlesztették volna. A közúti közlekedés gyűrűs-sugaras rendszerétől a Fővárosi Tanács továbbra sem akart eltérni, hozzátéve, hogy a városszerkezeti adottságok a Belvárosban nem teszik lehetővé a forgalmi igények maradéktalan kielégítését, még ha árkádostással, a felszíni villamosvonalak megszüntetésével és bizonyos épületek elbontásával valamelyest növelhető is a kapacitás. A belső kerületek tehermentesítésére felmerült egy városszéli autópálya ötlete, ám kiderült, hogy azt a forgalmi igények akkor még nem indokolták; így az agglomeráció helységeinek közlekedési kapcsolatait a meglévő úthálózatra kellett alapozni. A központra koncentrálódó utazási igények folyamánként a Belvárosban felmerülő parkolási igények 1972-re már gyakorlatilag kielégíthetetlené váltak, így az új parkolóhelyek, a többszintes garázsok építése mellett egyre fontosabb lett a gyorsvasúti vonalak külső állomásaira kiépítendő *Park and Ride* rendszer bevezetése. A közlekedésfejlesztési tervezet kilátásba helyezte, hogy folytatják a szintbeli vasúti kereszteződések felszámolását, a forgalmas csomópontok külön szintű átépítését, miközben a jelzőlámpás kereszteződések és az így védett útvonalak számának növelésével igyekeznek a forgalombiztonságot tovább javítani.¹⁴⁷ Szépvölgyi Zoltánnak mindezzel kapcsolatban több kifogása volt. A VB határozatából ki akarta hagyni a tarifamódosítást, mondván, hogy ez emelést jelent; hangsúlyozta, hogy irreálisnak tekinti a közúti programot, mindenekelőtt a külön szintű keresztezések sokaságának építését, amihez se anyagi erő, se építési kapacitás nem állt rendelkezésre. Dr. Reischl Antal (1916–1978) tanszékvezető műegyetemi tanár, a Fővárosi Tanács városfejlesztési állandó bizottságának elnöke arra hívta fel a figyelmet, hogy a személygépkocsik behozatalát le kellene állítani, máskülönben nem boldogulnak újabb és újabb alul- és felüljárók, parkolók létesítése nélkül. A tarifarendszer nagyon is összefügg az utóbbi kérdéssel, hiszen ennek alapján dől el a gépkocsihaszálatnak vagy a tömegközlekedés igénybevételének aránya.¹⁴⁸

¹⁴⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1972. X. 4. 1. Napirendi pont. 3–188.

¹⁴⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1972. X. 4. Szó szerinti jegyzőkönyv. 500–517.



33. kép. Forgalom a Móricz Zsigmond körtéren 1973-ban.

ARANYKOR ÉS STAGNÁLÁS, 1973–1990

Tervek a Hungária körút és az autópályák fejlesztésére

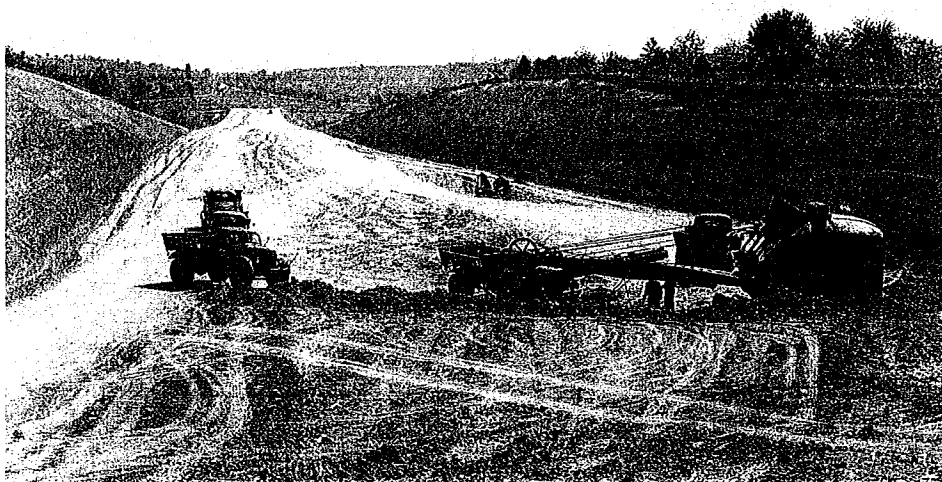
1972. december 22-én megnyílt a kelet–nyugati metró a Deák tér–Déli pályaudvar közötti szakasz, valamint a szentendrei HÉV Batthyány téri bekötése.¹ A döntéshozók és a közvélemény egyaránt úgy látta: immár semmi nem gátolja, hogy felszámolják az infrastruktúra elmaradottságát. Igaz, a Rákóczi úton megszűnt a villamosközlekedés, mert félreértelmezték a párhuzamosság fogalmát.² Minthogy a frissen kialakított hatsávós belvárosi „autópálya” mellett a fővárosi körgyűrű megvalósítása még messze volt, egyre kevésbé lehetett eltekinteni az úthálózat átbocsátóképességének további bővítésétől. A forgalom növekedése ez idő tájt még nem annyira a személygépkocsik megszorodásából, hanem a közúti teherforgalom feltartóztathatlannak tűnő bővüléséből származott. Ahogy a kubai válság elmúltával ténylegesen javulni kezdett a két szemben álló tömb viszonya, úgy vált egyre intenzívebbé az egymás közötti árucseré – csak hogy ebben már nem a vasút, hanem a kamionos fuvarozás játszotta a főszerepet. Tudniillik, a kisebb tömegű, de értékesebb, Nyugaton gyártott gépek és berendezések, illetve a hazánk, vagy épp a balkáni és közel-keleti államok által cserébe adott termékek (primőr zöldség, gyümölcs, hús, tejtermék) továbbítására a tehergépkocsi sokkal alkalmasabbnak bizonyult, mint a nehézkesen működő, az önálló nemzetállami szabványok következtében gyakorlatilag átjárhatatlan vasúthálózat.³ A kelet–nyugati kereskedelem és a közúti tranzitszállítások folyamatos növekedése nyomán a kormányzat már 1971-ben úgy döntött, hogy a tervezett magyarországi autópálya-hálózat egy részét külföldi kooperációban célszerű megépíteni. Ennek kapcsán arra kötelezte a fővárost, hogy dolgozzon ki részletes tervek az autópályákat összekötő budapesti közúthálózat elemeinek kiépítésére.⁴

¹ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. 249.

² Pál István: A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén 1959–1972. In: *Budapest az 1960-as években*. Szerk.: Fejtő István. Napvilág Kiadó, Budapest, 2009. 123–127.

³ Erdősi Ferenc: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs, 2000. 104–110.

⁴ MNL OL XIX-A-83-b 3073/1971. /III. 11./ 549. d. 1–3.



34. kép. Az M1-es–M7-es autópálya közös szakaszának építése, a mai Egér út környékén, a város felé nézve, 1962-ben

A Budapest területén áthaladó nyomvonalakat az 1968-as közlekedésfejlesztési terv és az 1972-es felülvizsgálat már meghatározta; idetartozott az M2-es, M4-es és M6-os autópálya is. E nagy kapacitású útvonalak szerepe nem korlátozódott csupán a távolsági forgalom bevezetésére az ország szívébe, hanem azt is lehetővé tette, hogy az érintett külső kerületek lakó- és ipari övezeteinek lakói gyorsabban és kulturáltabban jussanak el a Belvárosba. E szerepüknek akkor még nagyobb jelentőséget is tulajdonítottak, mint az országos vagy a nemzetközi dimenziójának. Előirányozták, hogy az autópályákon a fővárosba érkező járművek elosztására és a sugárirányú utak összekötésére a Hungária körút nyomvonalán (amely magában foglalja a Róbert Károly és a Könyves Kálmán körutat is), a bevezető szakaszok megvalósításával egy időben, nagy teherbírású harántolóelemet építsenek ki a Váci út és a Soroksári út között. Ezt északon csatlakoztatják a (villamos vágányain kívül) 2×3 sávossra szélesített Árpád hídhöz, valamint a budapesti forrásokból korszerűsített Szentendrei (11-es) és Vörösvári (10-es) fő közlekedési útvonalhoz. A Hungária körút 2×4 sávoss szélességben épült volna ki, ahol a középben lévő tízméteres elválasztósáv adott volna helyet a Váci úttól a Soroksári útig közlekedő villamos pályájának.

Az Üllői út és a Könyves Kálmán körút kereszteződésében, az észak–déli metróvonal kiépítésével összhangban, külön szintű csomópontot terveztek, miközben a Kőbányai út és a Salgótarjáni út között a vasútvonal alatt egy újabb, négy közúti sávoss aluljáró és villamosvasúti műtárgy kialakítása is napirendre került. A Kacsóh Pongrác út, valamint a Salgótarjáni út és a Hungária körút kereszteződésében külön szintű gyalogosátjáróval, míg 14 más helyszínen jelzőlámpával biztosították volna az átkelést. Az M3-as fő közlekedési út az újpesti Felszabadulás (ma Szentmihályi) útnál érte el a városhatárt, ahonnan a Damjanich utca–Gábor Áron utca nyomvonalon a Kacsóh Pongrác úti lakótelep nyugati oldala mentén, 3×3 sávoss kiépítéssel haladt a Hungária körúthoz. A szakemberek megállapították: ha forgalomba kell bocsátani a Gödöllőig tartó autópálya-szakaszt, de a városi autót még nem készült el, a XV. kerületi szervízúton a Teleki Blanka útig behozható a forgalom. Az M5-ös a XX. kerületi Fiumei utcánál találkozott a főváros határával, innen a Nagykőrösi úton és a Gyáli úton ért volna el a Könyves Kálmán körútra, egy Ferencvárosi pályaudvar alatti kijáratral. A városi bevezető szakaszon meg akarták szüntetni és autóbusszal pótolni a villamospályát, az összes keresztezést pedig külön szintben kialakítani. A villamospálya helyén felszabaduló területen átmeneti megoldásként egy 2×2 sávoss út látta volna el az országos főút városi szakaszának feladatait, amíg megépítik a 3×3 sávoss autótutat. 1985-ig a Hungária körúti nagy projektre 1968 millió forintot irányoztak elő; ebből 1980-ig 1800-at terveztek felhasználni; a körúthoz az ottani műtárgyak és a szervízút kíséretében ugyanilyen határidővel csatlakozik a 3-as számú városi autótút Teleki Blanka útig tartó felújított szakasza. Az utóbbi 1300 millió forintba került, míg az 1985-re ígért Hungária körúti etap 511 millió forintot kóstált. Az M5-ös bevezető szakaszából az ötödik ötéves tervben a Ferencvárosi pályaudvar alatti átjáró, a Határ útig vezető felpálya és a Határ úti csomópont szerepelt, amely az előzetes kalkuláció alapján 400 millióba került. Ugyancsak 1985-ben kívánták befejezni a déli közúti Duna-híd építését 1444 millió forint költséggel, ahonnan a Hamzsabégi úton keresztül lett volna elérhető az M1-es és az M7-es közös szakasza. A jelentés ugyanakkor leszögezte, hogy a Hungária körúti kapacitásbővítés az autópálya-program nélkül is halaszthatatlan beruházás.⁵

Milyen elképzelései voltak az akkori kormánynak? Az 1985-ig szóló 500 kilométeres beruházási program az M1-es Budapest–Hegyeshalom, az M3-as Budapest–Kerecsend, az M5-ös Budapest–Röszke és az M7-es Budapest–Balatonkecskút autópályák megvalósítását tűzte ki célul. Az első változatban 150, a második, optimistább verzió szerint 250 kilométernyi autópálya megépítése szerepelt 1980-ig tartó átadásokkal. A tervezők úgy számoltak, hogy közben elkészül az M1-es Budapest–Tatabánya, az M3-as Budapest–Gyöngyös, valamint az M5-ös

⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1973. I. 23. 2. Napirendi pont. 3–66.

Budapest–Kecskemét szakasza, majd a hátralévő öt év folyamán realizálódik a Tatabánya–Hegyeshalom, a Kecskemét–Szeged–Horgos, illetve a Székesfehérvár–Balatonkeresztúr ütem.⁶ A korabeli Magyarországon ehhez nem volt meg a szükséges építőipari kapacitás, ezért a Magyar Külkereskedelmi Bank brit, francia, japán, nyugatnémet és olasz cégekkel kezdett tárgyalni a részvételtől.⁷ Fock Jenő miniszterelnök 1973 késő őszen bejelentette: a szerződéseket néhány héten belül, azaz 1974 elején aláírhatják. Ezt a közvélemény úgy értelmezte, hogy az autópálya-programot külföldi cégek fogják megvalósítani. Pár nap elteltével azonban a *Népszabadság* azzal „korrigálta” a minisztertanácsi kommunikét, hogy kizárólag külföldi gépek és *know-how* vásárlásáról folyt a megbeszélés.⁸ A jó üzlet reményében egyébként a Magyarország irányában sokáig távolságtartó Nagy-Britannia lépett fel a leghatározottabban. James Callaghan (1912–2005) akkori külügyminiszter, a szigetország 1976 és 1979 közötti kormányfője⁹ 1975. június 28-án Budapestre látogatott. Ennek során még mindig arról próbálta meggyőzni a kádári vezetést, hogy a Wimpey építővállalat az autópályán kívül a Tisza II. vízlépcső kivitelezésében is hazánk segítségére lehetne.¹⁰ Az elképzelés végül kútba esett, ugyanis a költségvetés nem rendelkezett megfelelő forrásokkal.¹¹ Igaz, a koncessziós autópálya-építés fő támogatója, az újszerű gondolatok iránt fogékony, de a vasúti mellékvonalak differenciálatlan megszüntetése miatt erősen bírálható dr. Csanádi György közlekedés- és postaügyi miniszter halála,¹² valamint az utód, a régi vasutas-felfogást képviselő Rödönyi Károly „MÁV iránti elkötelezettsége”¹³ is legalább ugyanekkora szerepet játszott a program mögül való kihátrálásban. Ezzel párhuzamosan azt sem zárhatjuk ki, hogy a japán *International Engineering Consulting Association* (ICEA – Nemzetközi Műszaki Tanácsadó Egyesülés) delegációjának vezetője, Okajima úr véleménye ingatta meg a döntéshozókat. „Szeretnénk még egyszer őszintén megmondani, hogy a meglévő országutak állapota Magyarországon kétszer akkora utazási sebességet tesz lehetővé, mint Japánban. Ez pedig azt jelentheti, hogy az útvámfizetési kötelezettséget nem fogják olyan könnyen elfogadni Magyarországon, mint nálunk” – mondta a megtérülés bizonytalanságára



35. kép. A Váci út az Újpesti vasúti híd pesti hídfőjéről fotózva, 1960. A kép bal szélén Budapest első lóvasútjának, a Kálvin tér–Újpesti lóvasútnak az indóháza ma is áll

utalva.¹⁴ Tekintettel arra, hogy a „használó fizet” elvét a rendszerváltás után sem sikerült a lakossággal elfogadtatni – amihez az államra nézve hátrányos szerződések (pl. az M1-es autópálya Győr–Hegyeshalom közötti szakaszára vonatkozó) is nagymértékben hozzájárultak¹⁵ –, nagyon valószínű, hogy az 1970-es évek közepén, az erősen dotált közszolgáltatások világában erre még kisebb esély kínálkozott.

Az autópálya-programtól függetlenül a Fővárosi Tanács 1974 augusztusában megtette az Árpád híd szélesítéséhez szükséges első intézkedéseket, minthogy az 1950-ben felavatott északi dunai átkelő már sem teherbírás, sem átbocsátóképesség tekintetében nem tudta teljesíteni a forgalom igényeit. Az eredetileg 2×2 sáv plusz villamospálya kialakítással felvázolt híd építése a háború végén egy időre abbamaradt, majd évekkel később csökkentett szélességgel került átadásra, a sínek mentén csupán egy-egy 2,25 m széles közúti sávval, továbbá mindkét oldalon egy méter széles gyalogjáróval. Csakhogy a közúti forgalom növekedésével párhuzamosan a

⁶ MNL OL XIX-A-83-b 3278/1973. MT 635. d. 1973. VII. 19.

⁷ MNL OL XXIX-H-10-a Betonút Rt. 118. d. Koncessziós autópálya-építésre érkezett ajánlatok összehasonlító elemzése. Budapest, 1974.

⁸ Aczél Endre: *Acélsodrony. Hetvenes évek*. Park Könyvkiadó, 2010. 211–212.

⁹ Havas Péter: *Attlee-től Brownig. A brit Munkáspárt kormányzati tapasztalatairól. 1945–2008*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2009. 79.

¹⁰ MNL OL XIX-J-1-j Külügyminisztérium (KÜM). Anglia 1975. 31. d. 004319/4. Tárgy: James Callaghan brit külügyminiszter magyarországi látogatása. Budapest, 1975. VII. 31. 1–13.

¹¹ Arday Lajos: *Az Egyesült Királyság és Magyarország*. Mundus Kiadó, Budapest, 2005. 177.

¹² Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. 251.

¹³ www.tortenelmitar.hu/index - Névár> Életrajzok> Rödönyi Károly - Letöltve: 2010. XII. 26.

¹⁴ MNL OL XXIX-H-10-a Betonút Rt. 114. d. C. ITOH Kiegészítő ajánlata 1974. január. – Módosított műszaki szolgáltatás ajánlat a magyar útvám rendszerű autópályákhoz. Tokió, 1973. december 25. 1–5.

¹⁵ Pál István: Az autópálya-építés, mint közpolitikai ügy a parlamenti bizottságok napirendjén 1990–1998. *Századvég–Közpolitika*, 2004/3–4. 43–70.

fővárosi Duna-hidak kihasználtsága 1969-ben már 80%-nál járt, és az azóta eltelt időben közel került a telítettséghez. Különösen érvényes volt ez az Árpád hídra, amelynek kihasználtsága napközben szinte soha nem süllyedt 100% alá. A szélesítést egyben az is sürgőssé tette, hogy a Hungária körút vonalában tervezett gyorsforgalmi gyűrű dunai átvezetéséhez korszerű műtárgyra volt szükség, amely egyaránt alkalmas a Dunakanyarba vezető M11-es és M2-es főútvonal, valamint a két nagy ipari kerület, Óbuda és Angyalföld összekötésére, ugyanakkor azt is lehetővé teheti, hogy a nem belvárosi menet célú tehergépjárművek elkerülhessék a város belső területeit. Az is világossá vált, hogy célszerű lenne a hidat 2×3 sáv kiépítésével megvalósítani, mert a 2×2 sáv az 1985 körül várható 150 szgk./1000 lakos értéknél már telítődik. A beruházási program a meglévő pillérek változatlanul hagyásával egy három elemből összetevődő műtárgyat vázolt fel, ahol a villamospálya a régi, a közúti sávok és a járdák pedig a két új hídszerkezeten épülnek ki. A mérnöki kar azt javasolta, hogy a munkálatok idején a közúti forgalmat tartsák fenn, a villamosokat autóbusszokkal helyettesítsék, a Margit-szigeti villamosmegállók elhagyásával. Dr. Nagy Rudolf a Közlekedési Főigazgatóság (KF) vezetőjeként egyben arra kérte a Végrehajtó Bizottságot, engedélyezze a mielőbbi előkészületeket, hogy az ötéves terv időszakában (1977–1980) a szerelési munkák már zavartalanul folyhassanak. A hídépítés költségei 1,2 milliárd forintba rúgtak, a beruházáshoz kapcsolódó Váci út–Róbert Károly körúti csomópontot viszont egyrészt a Hungária körút, másrészt a metróépítés terhére kívánták finanszírozni.¹⁶ A Margit-szigeti megálló kérdése meglehetősen nagy vihart kavart, mert Reischl Antal kételkedett benne, hogy a megálló megtartása 100 milliós többletkiadást jelent.¹⁷ Dr. Nagy Ervin minisztériumi főtanácsos viszont szót tett, hogy egy villamosmegállóért nem lenne célszerű szűkíteni a közúti pályát. Kelemen Lajos vezető elnökként emlékeztetett rá, hogy 1961-ben a megállómegszüntetés következtében egyszer már visszakoznia kellett a Fővárosi Tanácsnak, akkora volt a felháborodás. Reischl Antal végül azzal a megjegyzéssel adta be a derekát, hogy amennyiben a Hungária körúti vonal gyorsvillamos lesz, tehát inkább megszűnnek egyes megállói, mintsem újak jönnének létre, akkor a szigeti is indokolatlan. A VB ezután már elfogadta a tervezetet.¹⁸

A főváros és a minisztérium között az Árpád hídi rekonstrukció főbb irányelveiről korántsem volt teljes az egyetértés. Tudniillik a KPM egyáltalán nem látta indokoltnak, hogy megmaradjon a villamos, mondván, a pályatest leköti a híd felületének 60%-át, miközben a tömegközlekedési forgalmon belül csak 30% a részesedése. Úgy vélekedett, hogy a tömegközlekedés még a csúcsidőszak terhelését figyelembe véve is lebonyolítható autóbusszal, a villamos elhagyásával viszont a

közúti kapacitás jelentősen növelhető. A KPM nem foglalt állást abban, hogy a déli közúti átkelőnek vagy az Árpád híd felújításának van-e elsőbbsége,¹⁹ holott a Hungária gyűrű ötödik és hatodik ötéves tervben esedékes megvalósításához a Váci út és a Soroksári út között a XIII. kerület felől kellett megkezdeni a munkálatokat. Az ütemezés szerint először a Reitter Ferenc utcai szakasz épült volna ki 2×4 sávon, majd a 3. sz. városi autótűtorkolatához vivő résszel folytatódott volna, ahol a ceglédi és szobi MÁV-vonalak feletti áthaladás megkönnyítésére a meglévő mellé egy újabb 2×3 sáv felüljáró építését irányozták elő. Ezt követően a Kerepesi út, majd a Mester utca tűnt fel szakaszhatárként, immár végig 2×4 sáv formában. A Váci útnál, a Vágány utcánál, a Kacsóh Pongrácz útnál, az Üllői útnál és a Soroksári útnál részben az autópálya, részben a metróprogram terhére külön szintű csomópontok létesítésével számoltak, sőt nyitva hagyták a kaput újabb kétszintű keresztezések kialakítására. A zavarmentes tömegközlekedés érdekében az osztott pályás úttest közepén, a forgalmi irányokat is elválasztó zónában jelölték ki a villamosvasút térnumát, amelynek az Árpád hídon csúcsidőben óránként 5000, a Hungária körúti (Thököly út–Kerepesi út) szakaszon pedig óránként 7000 utas elszállításáról kellett gondoskodnia a jövőben. A Könyves Kálmán körút kinyitása a Soroksári út felé érintette a BKV vágóhídi kocsisínét is, ezért ezt a Kén utcába kívánták át helyezni, a sugárirányú villamosvonalakhoz és a HÉV törökőri remizéhez vezető üzemi kapcsolatokkal.

Az intézkedéssorozat megvalósulásával a Vörösvári úti, az Árpád hídi, a korábban felhagyott Hungária körúti és a Könyves Kálmán körúti vonalak egy rendszerbe tömörülnek. Az Árpád híd felújításával együtt külön szintű kialakítást irányoztak elő a Flórián téren, mindezt összekötve a Szentendrei út, a Vörösvári út, a Korvin Ottó út és a Lajos utca átépítésével. A déli híd után valamennyi kereszteződésnél – a Bartók Béla út, a Fehérvári út, a Budafoki út fölött és az Osztapenkónál – felüljáró, míg a vasútvonalaknál aluljáró szerepelt a tervezetben. A pesti részre 1972-es áron 2,1 milliárd forintot szántak, amelyből az ötödik ötéves tervben 800 milliót terveztek elkölteni.²⁰ Nagy Rudolf annyi módosítást kért, hogy az Ajtósi Dürer sor és a Kerepesi út közötti 1,9 km-es szakasz épüljön elsőként, mert így egyedül a Hungária körút 103. esik áldozatul 40 lakással; majd ezt követően építési tilalmat kért a Máriássy utca–Gubacsi út–Soroksári út által határolt területen a volt térsztyagár helyére. Kelemen Lajos a költségekről érdeklődött, mondván: a lebontások drágulással járnak. Reischl Antal a gyűrű besorolásával foglalkozott: csak városi autótűt vagy gyorsforgalmi út lesz-e? Dr. Szépvölgyi Zoltán ekkor arra figyelmeztetett, hogy az

¹⁹ MNL OL XIX-H-1-pp-4 KPM Tanácsi Közlekedési Főosztály 1958–1976. 87. d. 616. tétel. 464424/1974. Tárgy: Árpád híd szélesítésének fejlesztési célja c. ÁTB előterjesztés véleményezése. Budapest, 1974. december. 18. 1–2.

²⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. II. 5. 2. Napirendi pont. 28–34.

¹⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. VIII. 21. 7. Napirendi pont. 74–102.

¹⁷ Népszabadság, 1978. IV. 18.

¹⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. VIII. 21. 7. Szó szerinti jegyzőkönyv. 192–200.

útfelújítási keretből 530 milliót át kellett volna csoportosítani, hogy az autópályává minősítéshez szükséges paraméterekhez meglegyen a szükséges kétmilliárd forint; ráadásul az előírások szerint csak úgy szabad gyorsforgalmi utat kialakítani, hogy minden villamosmegállóhoz gyalogos-aluljárót építenek. Nagy Rudolf válaszában elmondta, hogy az útvonal építése előtt 190 lakást kell lebontani 250 milliós költséggel. Ő a külön szintű kialakítást a Salgótarjáni utcai kereszteződésben azért nem látta indokoltnak, mert az, zsákutca jellegéből kifolyólag, nem volt igazán megterhelve; ugyanez a Kőbányai útnál nehezen lett volna összeegyeztethető a vasúti vágányok alatti átvezetéssel. A főigazgató rámutatott: még ha nem épül is ki a villamos, a Hungária körút alatt helyenként akkor is kellene gyalogátjárót készíteni; és ha ez meglesz, akkor a leginkább megterhelt Thököly út–Kerepesi út közötti szakaszon sem kell más tömegközlekedési eszköz. Végezetül arra hívta fel a VB-tagok figyelmét, hogy az autópálya-program következtében a Hungária körút egyébként sem nélkülözhető, ugyanakkor a belső forgalom szempontjából is optimális távolságban van a Belvároshoz képest. Szépvölgyi Zoltán az árkalkulációval kapcsolatban azt kérte, hogy az 1972-es szinthez viszonyítva prognosztizáljanak egy árat. Végül a VB-ülés elfogadta a beszámolót.²¹

Az M3-as autópálya Budapest–Gödöllő szakaszának 1978 közepére kellett megépülnie Budapest határáig, ezért a Fővárosi Tanács 1976. december 13-án megtárgyalta a 3. sz. és az 5. sz. városi főforgalmi utakra készített beruházási programokat. Előbbinek a helye területszabályozással és építési tilalommal 1966 óta biztosítva volt a XV. kerület Felszabadulás út–Gábor Áron utca–Alkotmány utca vonalán; a Felszabadulás út és a Kacsóh Pongrác út pedig a Rákos út–Tóth István út nyomvonalon jó ideje már közvetlen kapcsolatban állt egymással. Az M3-as bevezető szakaszának 1982 végére kellett volna elkészülnie a Kacsóh Pongrác út–Felszabadulás út között, 2×2 forgalmi sáv szélességben. Méghozzá úgy, hogy az alépítménynek és a műtárgyaknak már a távlati 2×3 sávossal kialakítást kellett tükrözniük. A műtárgyak: a Körvasút sori felüljáró és a Teleki Blanka út kereszteződésében lévő híd. Utóbbinak a Szegedi úti felüljáró lett volna a folytatása, valamint a külön szintű csomópontrendszer a Hungária körútnál. Az 1,6 milliárd forintos program viszont 355 lakóingatlan lebontását követelte meg.

Az M5-ös autópálya első szakaszát a hatodik ötéves tervidőszakban kellett forgalomba helyezni. A főváros ezzel kapcsolatos kötelezettségeinek teljesítésére a Közlekedési Főosztály előterjesztett egy javaslatot. E szerint a beruházás első ütemében, a burkolatfelújítás után, a Nagykörösi út kifelé egyirányú lesz, míg a bejövő forgalomnak a keleti, kispesti oldalon új pályát létesítenek úgy, hogy a villamosvágányokat felszámolják, s két forgalmi sávot plusz egy leállósávot építenek ki. A bevezető sza-

kas az Illatos útnál csatlakozott a Gyáli úthoz, amelyen, ha hiányzó szakaszát pótolják, a forgalom elérheti az Ecseri utat. A Határ út, az Illatos út és az Ecseri út szerepe a forgalom elosztása lett, ezeknél kapacitásnövelő korrekciókat kellett végrehajtani. Az 550 millió forintos beruházás megindítását az ötödik ötéves tervidőszakban javasolták úgy, hogy az úton 1983-ban megindulhasson a forgalom. A Közlekedési Főosztály – a Hungária körút komplex fejlesztésének megfelelően, a Könyves Kálmán körút felé való nyitás és az M5-ös autópálya csatlakozó csomópontjának megépítésével együtt – a beruházás második ütemeként a Határ út–Könyves Kálmán körút közötti szakasz kiépítését javasolta, ám ennek se a műszaki megoldásait, se az anyagi fedezetét nem tartalmazta az előterjesztés.²² Dr. Nagy Ervin a két beruházás potenciális koncentrációja kapcsán elmondta, hogy a Körvasút feletti híd az M3-asra való tekintettel igen sürgetővé vált, de a teljes átadással pénzügyi okokból várni kell. Itt maximum 1981 végéről vagy 1982 első negyedévééről lehetett vitatkozni, hiszen a beruházás végösszege megegyezett a Soroksári út és a Szentendrei út rekonstrukciójának együttes költségével. Az M5-ös autópálya bevezető szakaszának ügye valamivel kedvezőbbben alakult, e szakaszt két év alatt be lehetett fejezni, így az 1980. évi indulás is elegendőnek tűnt. A VB végül a tartalékolási kötelezettség meghatározásával párhuzamosan elfogadta az előterjesztést.²³

Dr. Nagy Rudolf a *Budapest* folyóirat oldalain informálta a közvéleményt a dolgok állásáról. 1976 és 1980 között a közúthálózati fejlesztések terén kiemelten fontos a Soroksári út átépítése – írta –, amely 1978-ra készül el teljesen az Ócsai felüljárótól északra. Ezzel együtt megkezdődik az M3-as és M5-ös fogadó struktúráinak kiépítése, a KPM számottevő hozzájárulásával, aminek értelmében a Nagykörösi úton a villamost autóbusszal váltja majd fel. Prioritásként tüntette fel a Hungária körút városi főforgalmi útként való kiépítését, amely tájékoztatása szerint a Róbert Károly körút és a Kerepesi út között megkezdődött, s végső soron a Soroksári útig vezet. A tervekben szerepelt a Boráros tér rendezése is, valamint éves szinten 30 csomópont közlekedési lámpákkal felszerelése.²⁴

A fővárosi közlekedés fejlesztéséről hozott 1974-es VB-határozat értelmében 1975 júliusában elkészültek a tervek az Árpád híd rekonstrukciójára, ám az ötödik ötéves tervben már nem álltak rendelkezésre a szükséges források. 1976 augusztusában felmerült, hogy az előkészítő munkálatok egy részét az adott tervciklusban is el lehetne kezdeni, ám a Pénzügyminisztérium és az Országos Tervhivatal továbbra is ellenezte a korai indulást. Arra hivatkozva, hogy a fővárosi önrész elégtelen, a PM csupán ahhoz járult hozzá, hogy az ügy 1978-ban az Állami Tervbizottság elé kerüljön, de a beruházási tevékenység ne lépjen túl a tervezés, a kivitelezéstervezés-készítés

²² BFL XXIII.102.a FT VB 1976. XII. 8. 2. Napirendi pont. 295–307.

²³ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. XII. 8. 2. Szó szerinti jegyzőkönyv. 452–457.

²⁴ Dr. Nagy Rudolf: A főváros közlekedésének V. ötéves terve. *Budapest*, 1977/1. 1–3.

²¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. II. 5. Szó szerinti jegyzőkönyv. 273–292.

és a régészeti feltárás fázisán. A Közlekedési Főosztály ezért azt javasolta: annak érdekében, hogy az építkezést 1981-ben elindíthassák, már 1978 és 1980 között készüljön el a Duna-parti terelőút. Ez átmenetileg nélkülözhetetlen a Flórián tér átalakításához, de utána is főforgalmi funkciót látna el. A 90 millió forint összértéket képviselő járulékos beruházások mellett a főváros a saját költségére meg akarta rendelni a híd acélsanyagát, legalább részben, 1980. évi gyártással. A szélesítés, valamint a Flórián tér rendezése így végképp átcsúszott az 1981–1986 közötti időszakra, de a 224 millió forintos előkészítő program mind a pénzügyi, mind a termelői kapacitás tekintetében belefért a keretbe. A VB-tagok vitatni kezdték, hogy az eredeti 134 millió forintos keretösszezből hogyan lett 224 millió; az sem volt világos, hogy ez végleges juttatás-e, vagy csak előleg. Nagy Rudolf ekkor rámutatott: a déli híd vagy a (Csalogány utcai) közúti alagút ennél jóval többbe kerülne, míg az Árpád hídnál nincs gond a pillérekkel. Szépivölgyi Zoltán először a Soroksári út és az Üllői út egyidejű építéskor előálló csődhelyzetre utalt, végül azt javasolta, hogy a Petőfi híd 1979–1980-as felújításának lehetőségeit vizsgálják meg, igaz, a Boráros tér nélkül.²⁵

Miután 1978 februárjában az Állami Tervbizottság 2951 millió forintos összköltséggel elfogadta az Árpád híd szélesítésére vonatkozó beruházási javaslatot, a Közlekedési Főigazgatóság egy év alatt megvizsgálta, milyen lehetőségek vannak a kivitelezési idő és a ráfordítások csökkentésére. Ennek szellemében a magas vezetési autópálya lekerült a napirendről, helyette egy 2×3, helyenként 2×4 forgalmi sávú főút szerepelt a közútfejlesztési koncepcióban, ahol csak a főbb csomópontok lettek különbszintűek.²⁶ A tranzitforgalom levezetésére ekkor már tervezték a városhatár közelében futó kb. 80 km-es autópálya-gyűrűt, amely az eredeti elképzelések alapján még 50%-ban Budapest közigazgatási területén húzódott volna. Míg ez az irányelv a pesti oldalon egyértelműen érvényesült, az útgyűrű Buda délnyugati részén és a Csepel-szigeten a városhatártól többször is eltávolodott. A forgalomszám-lálások adatai szerint a fővárosba érkező forgalom túlnyomó többsége célforgalom volt, amelynek háromötöde irányult a Belvárosba és kétötöde a külső kerületekbe. A tervezők így azzal kalkuláltak, hogy az M0-s a pesti oldalon a városrészeket összekötő útvonalként is fog működni, amely összekapcsolja az ipartelepeket, és az új lakótelepek érintésével hozzá fog járulni az ingaforgalom lebonyolításához. Ez a megoldás a Budapest belső régióiba tartóknak igen előnyös lehetett, mert így mindenki a számára legcélszerűbb sugárirányú útvonalon közelíthette meg úti célját.²⁷ Budapest és környéke közlekedésfejlesztési terve ezt annyiban pontosította, hogy 20 év távlatában az M2-t a leendő Újpest–Békásmegyeri híd pesti végpontjától a Népszigeten és az Esztergomi úton át az Árpád híddhoz vezeték 2×2 forgalmi

²⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1978. I. 18. 1. Napirendi pont. 2–6/251–267.

²⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1979. II. 26. 1/A. Napirendi pont. 6–18.

²⁷ Trafnek Antal: Autópálya Budapest körül. Budapest, 1979/4. 28–29.

sávval, illetve az M6-ost a Csepel–Albertfalvai hídtól a Szerémi úton át a Hamzsabégi úthoz. Az M4-es ekkor már önálló nyomvonalra tervezett budapesti része az M0-s és a Hungária körút közötti szakaszon a Ferihegyi repülőtér fejlesztésének volt a függvénye, mondván, ez lesz a második repülőtéri gyorsforgalmi útvonal.²⁸

A 2000-es évek elejéig jelentős körútfejlesztési programmal számolt a városvezetés. Átadtak volna egy „rekonstrukciós körutat”, amely az Alkotmány utcán keresztül a Duna alatti alagúthoz kapcsolódott volna.²⁹ Ugyancsak az ezredforduló körül lépett volna szolgálatba a „lakótelepi” vagy „munkáskörút” a csepeli Ady Endre út és az újpesti Árpád út között, a Gubacsi hídon át a Helsinki út, a Nagy Sándor út, a Hunyadi utca, a Sibrik Miklós út, a Tárna utca és a Lándzsa utca érintésével. Továbbá elkészült volna Körvasút menti útgyűrű első szakaszának az a szegmense, amely az M1–M7-es autópálya és az Üllői út közé, valamint az M0-s körgyűrűnek az a része, amely az M1-es és az M5-ös autópálya közé esik. A második ütemre tervezték az Üllői út–Kőbánya–Újpest–Óbuda szakaszt a 10-es főútig, illetve az M0-s keleti és északi szektorát az északi autópályahíddal és a budai autótúgyűrűvel. A Szege-di út–Nagy Lajos király útja–Fehér úti szakasz 2×2 sávú kialakítással szerepelt a koncepció első fázisában, amivel a VIII. kerületi „rekonstrukciós körút” Soroksári út–Baross utcai része volt szinkronban. Az utóbbinak a Duna-alagúthoz csatlakozó második üteme (Koszorús utca–Teleki tér–Népszínház utca–Klauzál tér–Nagymező utca) a terv szerint csak 2000 után következett volna.³⁰ A nagyívű fejlesztések mellett azonban a meglévő útvonalak állapotával, folyamatos korszerűsítésükkel is törődni kellett. 1978-ban a főváros 3617 km-es úthálózatán a kiépítetlen földutak 1105 kilométert tettek ki, de a burkolattal ellátott úttesteknek is csak a 45%-át tekinthették korszerűnek, noha a tanács tájékoztatása szerint az utóbbi években jelentős burkolási munkák folytak.³¹

Miután 1978 őszén megnyílt az M3-as autópálya Budapest–Gödöllő szakasza,³² a főváros 1979 tavaszán végleg elkötelezte magát az Árpád híd átalakítására, amely 2×3 forgalmi sávot plusz gyorsvillamos-paraméterekkel üzemelő közúti vasutat tartalmazott. A híd így óránként 3600 egységjárművet bocsáthatott át. A Flórián tér kapcsán viszont nem csupán arról szóltak a híradások, hogy a 11-es út felé akadálymentes kapcsolatot nyújtó külön szintű csomópont épül, hanem arról a 75 millió forintos műemlékvédelmi akcióról is, amely a gyalogosrendszer területén

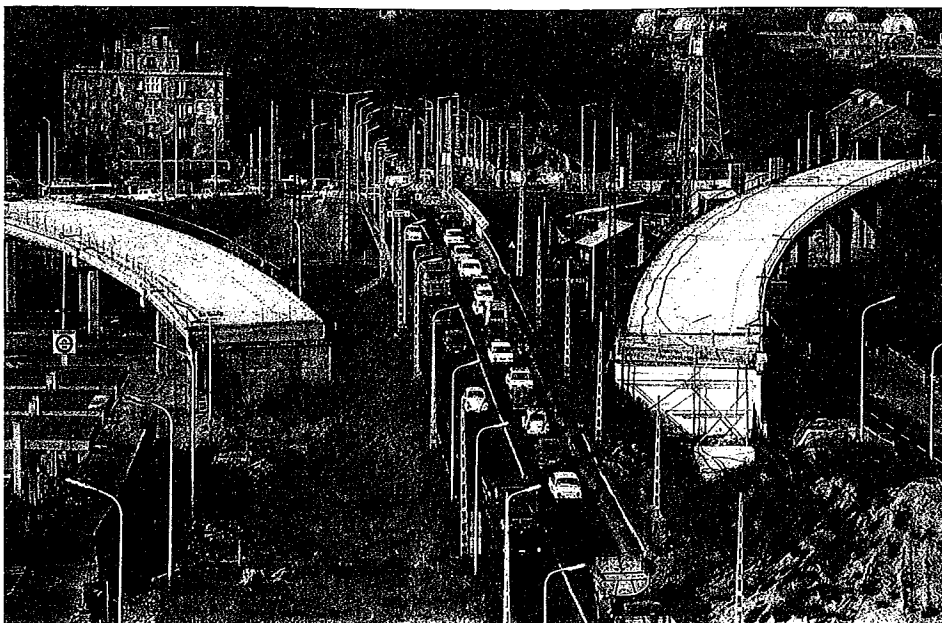
²⁸ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977. 322–326.

²⁹ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest nagytávú közlekedésfejlesztési koncepciója. 1979. III. 17.

³⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VIII. 27. 1. Napirendi pont. 38–51.

³¹ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest nagytávú közlekedésfejlesztési koncepciója. 1979. III. 17.

³² Népszabadság, 1978. X. 16.



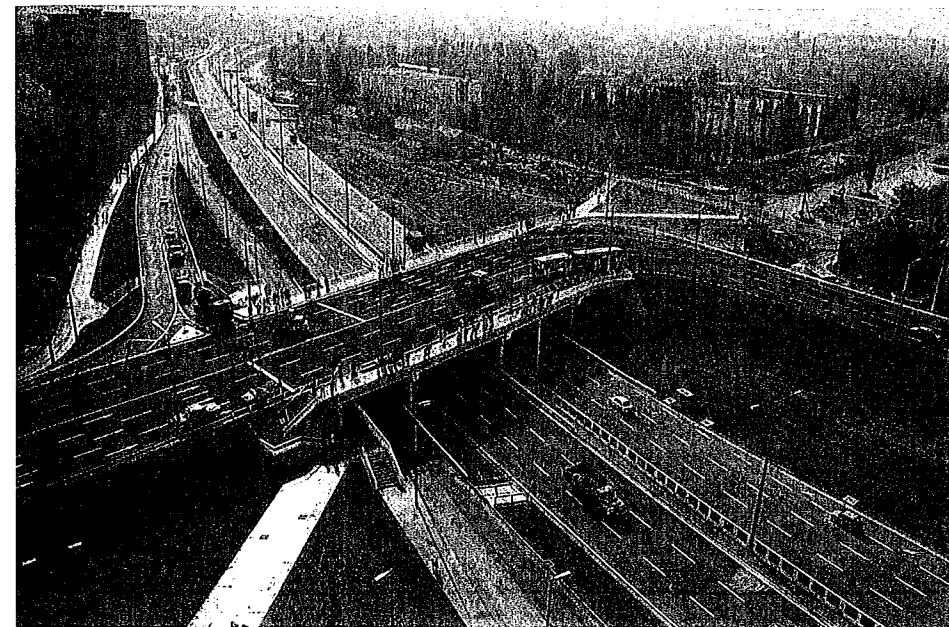
36. kép. A félkész Kacsóh Pongrác úti csomópont gazzal felvert munkaterülete 1980-ban. A forgalom még a régi, kétsávos úton zajlik, de már állnak az új hídszerkezetek. Háttérben a Városliget és a Széchenyi fürdő

valóságként fogja bemutatni a páratlan értékű római katonai fürdő maradványait. Az illetékes minisztériumok bevonásával a Fővárosi Tanács és az érdekelt vállalatok még abban is megállapodtak, hogy a szélesítést acél pályalemezes hídszerkezettel fogják elvégezni, mert a hazai ipari háttér mellett ennek van a legrövidebb átfutási ideje, továbbá a megoldás esztétikailag is jól illeszkedik a meglévő infrastruktúrához.³³ A gyorsított ütemterv szerint a régészeti feltárás és a közműkiváltások befejeztével a tényleges hídszélesítési munka 1981-ben indult, s lehetővé vált, hogy az új hídpályák egyikét 2×1 sávban már a következő évben átadják a forgalomnak. A hídszerkezet és a csatlakozó úthálózat átadására már 1984-ben, a felszíni rendezésre és a kertészeti munkálatok lezárására viszont csak két évvel később lehetett számítani. Az Árpád híd modernizációjával egy időben a pesti oldalon növelni akarták a Róbert Károly körút kapacitását, szinkronban a Váci út külön szintű átvezetésével.³⁴

A térségben több más célú építkezés kezdődött, amelyek közül a Szikra Lapnyomda, a Skála Áruház, a Róbert Károly Áruház beruházása akkor még nem volt

³³ BFL XXIII.102.a FT VB 1979. III. 14. 1. Napirendi pont. 2–22.

³⁴ Dr. Dalmy Tibor–dr. Petrus Alajos: 1981-től két sávon, 1985-től hat sávon. Az Árpád híd és a Flórián tér átépítése. Budapest, 1980/5. 2–3.



37. kép. A frissen elkészült M3-as bevezetője a Kassai tér környékén, 1983. Előtérben a Nagy Lajos király útjához kapcsolódó felüljáró, mely egyben az M3-as le- és felhajtója is

biztosra vehető.³⁵ Az év vége felé kiderült, hogy 3. számú városi főforgalmi út építése során keletkező megtakarítások eredményeképpen lehetőség nyílhat a Teleki Blanka úti külön szintű csomópont első ütemének megvalósítására. Minthogy az M3-as a Hungária körút és a Felszabadulás út közé eső területet kettévágta, e városrészek csak az előbbi útvonalon vagy a Körvasút sor révén lehettek kapcsolatban egymással; ráadásul a gyorsforgalmi út a Teleki Blanka út pályaszintje alatt két méterrel épült, így nem jöhetett szóba jelzőlámpás csomópont. A Közlekedési Főosztály szerint a felüljáró ebben a formában csak szükségmegoldás lehet, mert nem érné el a Szegedi utat, viszont biztosítja a továbbépítés lehetőségét, miközben a tömegközlekedési útvonalakon sem kell lényeges változtatásokat végrehajtani. A VB a projekt határidejét 1982. negyedik negyedévében rögzítette, 38 millió forint ráfordítással.³⁶

Amikor ez utóbbi – egyébként észszerű – döntés megszületett, már érezhető volt a gazdaság megtorpanása. Az államadósság a dolláralapú kivitel kétszerese körül mozgott, miközben a kamatfizetés felemésztette az éves konvertibilis exportbevétel harmadát.³⁷ Az 1978-ban bevezetett lineáris, adminisztratív és differenciálatlan

³⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1979. III. 14. 1. Napirendi pont. 2–22.

³⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1979. XII. 18. 7–8. Napirendi pont. 113–118/171–172.

³⁷ Földes György: Az eladósodás politikatörténete 1957–1986. Maecenas, Budapest, 1995. 144–147.

gazdasági restrikció³⁸ következtében a pénzügyi keretek csökkentése, valamint az átcsoportosítások (a Margit hídi és a Petőfi hídi gyalogos-aluljáró, a Boráros tér gyorsított ütemű rendezése, az Árpád híd előkészítése, a Budapesti Nagy Sportcsarnok (BNS) megvalósításához történő terven felüli hozzájárulás) miatt 1979 novemberében le kellett állítani a Hungária gyűrűn a Váci út és az M3-as között előző évben indult beruházást. Csakhogy a kapcsolódó nagyprojektek – 1984-től az észak–déli metró, a Váci út–Róbert Károly körúti csomópont, a kiszélesített Árpád híd, 1982-től az M3-as bevezető szakasza, 1981-től a BNS és a Volán pályaudvar együttese, vagy az 1979 óta kész Szentendrei út – mind a forgalom növekedésének irányába mutattak, ezért sürgetővé vált a tárgyalt szakaszon a munkák mielőbbi befejezése. Az 1,1 milliárdos program a 2,4 km hosszú útvonalon 2×4 sávval és az 1-es gyorsvillamos átadásával kecsegtetett a Kacsóh Pongrác útig, lehetővé téve a körúti dugók legalább részleges feloldását. A KF megígérte, hogy ami elkészült, azt azonnal átadják a forgalomnak, majd folytatják az építést, hiszen ehhez mindössze 97, 80–100 éves, korszerűtlen lakást kellett lebontani. A Városrendezési és Építési Főosztály a Budapest Népstadion autóbusz-pályaudvar megépítésével összhangban a Kerepesi út torkolatába gyalogos-aluljárót tervezett, de ezt végül kihúzták a listáról. A Nyugati pályaudvar vágányai felett az állomási oldalon akkor már épült az új felüljáró a Népstadion felé vezető sávoknak,³⁹ ezzel egy időben pedig a Hungária körút–Kacsóh Pongrác úti csomópont is, amely az első, egymás alá, illetve fölé bújtatott hidakból álló felüljárórendszer volt az országban. Schulek János, a Fővárosi Mélyépítési Tervező Vállalat mérnöke azzal indokolta az egyedülálló műszaki megoldást, hogy az autópálya felől érkező járművek szétosztása és az egyes városrészekből érkező gépkocsik rávezetése a gyorsforgalmi útra csak úgy lehetséges fennakadás nélkül, ha a forgalom minden irányban folyamatosan halad. A jelzőlámpák és a szintbeli keresztezések alkalmazásának elkerülhetőségén kívül a terület szűkössége is indokolta a szokatlanul bonyolult felüljárórendszer építését. A MÁV ceglédi vonalán átívelő műtárgyról az Árpád híd irányába már 1971 óta megvolt az összeköttetés, újdonságként két új hídszerkezet épült a Róbert Károly körút felől az M3-asra, valamint az autópálya felől a Népstadion felé tartó forgalmi áramlatnak. A csomópont kialakításába a Városliget közelsége is beleszólt, tudniillik a Kós Károly sétányon át csak a személygépkocsik és az – akkor még létező – 1-es autóbusz közlekedhettek, a teherforgalom számára az Ajtói Dürer sor és a Vágány utca lett kijelölve terelőútként.⁴⁰ A VB ezt az előterjesztést azzal az újszerű észrevétellel fogadta el, hogy a beruházáshoz készüljön környezetvédelmi terv; ugyanakkor a hatodik ötéves terv-

³⁸ Thoma László: *Alternatívák nélküli társadalom. Tanulmányok, publicisztikai írások.* Gondolat, Budapest, 1995. 84.

³⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1981. V. 6. 5. Napirendi pont. 93–102.

⁴⁰ Schulek János: *Épül a város északkeleti kapuja.* Budapest, 1981/3. 2–3.

időszakban az útvonalra elkülönített 100 millió forintot a Thököly út–Tábornok út közötti útpályájára kívánta fordítani.⁴¹

1981 tavaszán tehát a helyi politikai aréna főszereplői már elismerték, hogy a hatodik ötéves terv végére a Hungária gyűrű biztosan nem fogja elérni a Soroksári utat, ugyanakkor a déli Duna-híd megvalósulásával sem lehet reálisan számolni. A VB pusztán annyit vállalt, hogy az útvonal szélesítésével 1985-re eljutnak a Népstadionhoz, amely a metrókapcsolat és az új távolságautóbusz-pályaudvar miatt volt lényeges. A Magyar Urbanisztikai Társaság viszont bírálta a Hungária gyűrű „erőltetett” fejlesztését. Az 1981 decemberében a lakótelepek problémáiról rendezett kerekasztal-beszélgetés alkalmával a résztvevők arra a következtetésre jutottak, hogy utóbbi területek monotonitása és a Belváros zsúfoltsága igen szoros összefüggésben van Budapest körutas-sugaras településszerkezetével. Benyó Bertalan és Miklóssy Endre építésmérnök abban látta a probléma gyökerét, hogy a fővárosban hosszú ideje nem épült új fejlesztési távlatok nyitására képes harántoló útvonal. Miközben a városias beépítés jócskán túllépett a fejlesztési koncepcióban szereplő Külső körúton, a két metróvonalnak köszönhetően a Nagykörút forgalmának tekintélyes hányada is a Belváros felé húzódott, ami azzal fenyegetett, hogy a gyorsvasúti hálózat teljes kiépítésével ez még inkább a Belvárosra fog koncentrálni. A két építésmérnök véleménye szerint a termelés teljesen kiszorult ugyan a központból, és a belső területek népessége is erősen visszaesett (tíz év alatt 562 000-ről 456 000-re), de a forgalom semmivel sem lett kisebb, ugyanis a lakóházak helyét egyre inkább intézmények, szállodák, vállalati székházak és betonozott parkolóhelyek foglalták el. Az utóbbiak már csak azért sem kerülhettek a Belvárostól messzebb, mert sokrétű kapcsolataikat csak *in situ* (az adott környezetben) tudták fenntartani. A lakótelepeknél viszont sablonos megoldások születtek: kiszámolták, hogy ezer lakosra milyen szolgáltatásokat kell telepíteni.

Az építészszakma a kibontakozás lehetőségét egy olyan haránt irányú fejlesztési vonalban vélte megtalálni, amely a nagy lakó- és ipartelepek összekapcsolásán túl olyan, nem termelőberuházásoknak is helyet tud adni, amelyek az 1980-as évek elején még csak a központban működtek. Benyó és Miklóssy szerint ez elsősorban a hidakon múlt, mondván, hogy a Duna 32 kilométeres fővárosi szakaszának 11 kilométeres belső részén összpontosulnak az átkelési lehetőségek. Az Árpád híd bővítésével egy időben sajtókampány folyt a Déli összekötő vasúti híd mellé tervezett közúti átkelő elfogadtatására, ám arról már nem esett szó, hogy mikor valósulhat meg a Munkás körút hídja Csepel és Budafok között. A szerzőpáros az ország anyagi lehetőségeinek és a hídépítő kapacitás korlátainak ismeretében – részben jó okkal – azt feltételezte, hogy belátható időn belül nem épülhet újabb híd. A lágy-

⁴¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1981. V. 6. Szó szerinti jegyzőkönyv. 220–222.

mányosi átkelőhöz vezető útvonallal kapcsolatban azt kifogásolták, hogy az alig 300 méterre van a Nagykörút budai szakaszától (az akkori Schönherz Zoltán utcától) és 600 méterre a Móricz Zsigmond körtértől, pedig a lakótelepek, ipari létesítmények Buda központjától jóval délebbre helyezkedtek el. Míg az ország legnagyobb raktárbázisa Budafokon épült, a Duna túlsó partján volt az – akkor még – legnagyobb hazai iparvállalat és kikötő. A két mérnök olvasatában ez azt jelentette, hogy a kapcsolat ismét a belső területeken át jöhet létre, tehát megint csak ott lesz a legfontosabb a forgalmi hálózati fejlesztés, amely újabb átkelők – a Gellért téri metró és közúti alagút a Parlamentnél – megvalósítását fogja kikényszeríteni. Ehelyett azt javasolták, hogy a csepel–budafoki híd kapjon elsőbbséget, amellyel számításaik szerint az úgynevezett Munkás körút 2,5 milliárd forinttal kevesebbe került volna, mint a Hungária átépítése, hiszen utóbbinál a tekintélyes méretű lebontások is drágították az építkezést. Tehát kiküszöbölhető lett volna az a jelenség, hogy a nem termelőberuházások 40%-át azért nyeli el a főváros, mert a fejlesztés mindig ott a legsürgősebb, ahol az a legtöbb járulékos költséggel történik. A térszerkezet oldásával egy időben Benyó és Miklóssy azt várta a beruházás megvalósulásától, hogy az egyes lakótelepek összekapcsolása révén az összesnek a működése és szerepköre differenciálódni fog, s lehetőség nyílik rá, hogy Budapesttől délre is hidakat építsenek, ezzel oldva az ország térszerkezetét is.⁴²

A VB az 1982–1983-as iskolai tanév első napján foglalkozott először a főváros környéki és a távolságautóbusz-közlekedés helyzetével. A Volán Trösztől kapott beszámoló alapján Budapestre közvetlenül öt város és 23 község lakói utazhattak be a fővárost érintő 25 elővárosi autóbuszvonalon, ahol naponta 2800 járat állt 114 000 utas rendelkezésére. A közvetett eljutásról 92 000 utas számára 3200 vasútra ráhordó járat gondoskodott, s ezek 501 vonathoz, illetve HÉV-hez csatlakoztak. Ugyanakkor a Budapestről kiinduló 40 távolságautóbusz-vonalon napi átlagban 210 járat közlekedett, 54 városnak és 319 községnek biztosítva átszállás nélküli kapcsolatot a fővárossal. Az utóbbi viszonylatokat 40 000 utas vette igénybe. A szolgáltatás infrastruktúrája azonban nem mindig volt összhangban a szakmai és a felhasználói elvárásokkal. A nyolc autóbusz-állomás és az ugyancsak nyolc végállomás egy része folyamatosan a kiszolgálólétesítmények kapacitáshiányával küszködött, de arra is volt példa, hogy még a forgalmi szolgálat is hiányzott. Miután nem sokkal korábban megnyílt Budapesten a Népstadion autóbusz-pályaudvar, *Tapolczai Kálmán* vezérigazgató azt tartotta a hatodik ötéves terv legfontosabb feladatának, hogy az új népligeti végállomás minél hamarabb át tudja venni a Nagyváradi tér feladatait. Viszont az Árpád híd pesti hídfőjéhez tervezett beruházáshoz 1986 előtt már nem

lehetett belefogni, ugyanis adott helyszínen a KÉV–METRÓ vállalat tárolta az eszközöket. Míg az Árpád hídi autóbusz-pályaudvar a Lehel út és a Vörösvári út helyett készült, a Petőfi híd budai oldalára tervezett pályaudvar a túlsúfolt Kosztolányi téri végállomást lett volna hivatott felváltani. Ehhez, valamint – a Széna tér helyett építendő – Moszkva téri elővárosautóbusz-pályaudvarhoz a Volán Tröszt területeket kért a Fővárosi Tanácstól. A jelentés szerint a fővárosba irányuló utazások 14%-át a Volán bonyolította le, míg a BKV, a HÉV és az autóbusz részesedése 33%, a MÁV-é pedig 53% volt. Dr. Nagy Rudolf viszont azzal egészítette ki a Volán Tröszt anyagait, hogy bár az 1970-es években az ingázók száma nem változott, a tömegközlekedési munkamegosztás arányai a BKV és a Volán javára tolódtak el. A MÁV térszerkezetében közrejátszott a Budapest környéki elővárosi autóbusz-közlekedés országos viszonylatban is kiemelkedő színvonala,⁴³ amelyhez nagymértékben hozzájárult, hogy a Volán az 1970-es évek végétől egyre inkább a közvetlen fővárosi összeköttetések biztosítására törekedett. Tudniillik 1978-tól, az új közlekedéspolitikai irányelvek szerint, az autóbusz fokozatosan átvette a korábban csak vasúti átszállással megoldható 30–40 kilométeres településközi utazások lebonyolítását.⁴⁴ Kedvezett a Volánnak az a tény is, hogy a magyar vasúthálózat műszaki állapota és biztosítóberendezésekkel való ellátottsága az európai átlagtól igencsak elmaradt. A rendszer szűk keresztmetszete mindenekelőtt a csomópontok és a nagyobb pályaudvarok korszerűtlenségében és Budapest-centrikusságában mutatkozott meg, s ezen a járműpark dinamikus fejlesztése sem változtatható.⁴⁵ Sőt, az 1984-es vállalati törvény által bevezetett ösztönzőrendszer – miszerint a vezetők fizetése szorosan összefügg a vállalat nyereségességével – mindinkább aláásta a MÁV és a Volán Tröszt közötti együttműködést, mivel a Volán a nem igazán kifizetődő helyi járatok és a vasúti ráhordó közlekedés rovására a jövedelmezőbb, közvetlen budapesti kapcsolatot biztosító járataira csoportosított át komolyabb eszközöket.⁴⁶ Az arányok kiegyenlítéséhez persze az is hozzájárult, hogy az elővárosi- és a távolságautóbusz-járatok jellemzően belvárosi végállomásokra érkeztek, amely egyre több ingázó, közöttük a mind nagyobb arányban jelen lévő irodai és kereskedelmi alkalmazottak számára kínált a MÁV-hoz viszonyítva kedvezőbb eljutási lehetőséget. Miközben *Stadinger István* (1927–), a Fővárosi Gázművek egykori vezérigazgatója, majd 1978 és 1988 között a Fővárosi Tanács elnökhelyettese,⁴⁷ és *dr. Békefi László* (1942–) a Fővárosi

⁴³ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. IX. 1. 1. Napirendi pont. 1–31.

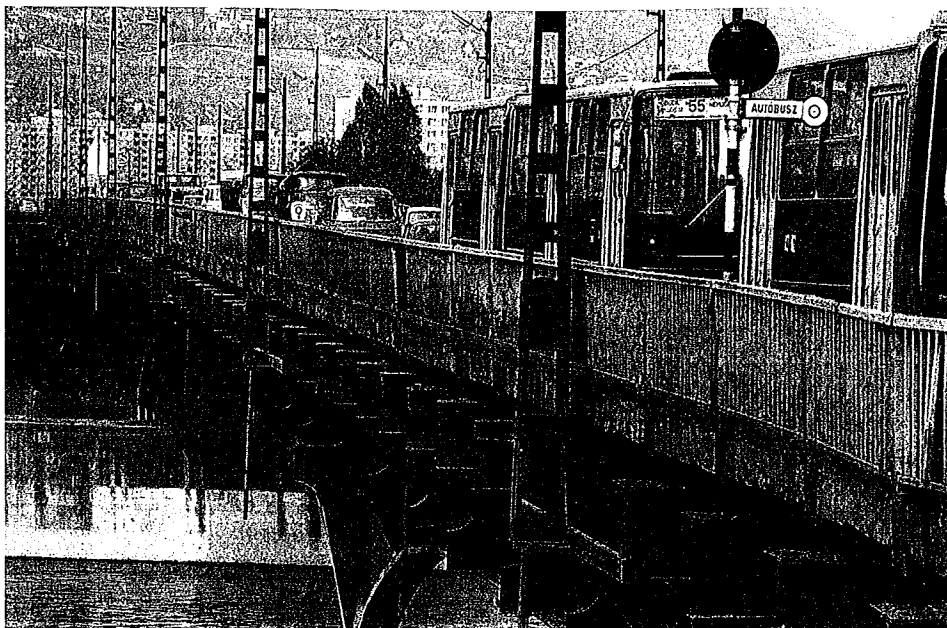
⁴⁴ MNL OL XXIX-H-22-b 22. d. 606533/1977. A Volán Tröszt 1976–1990 évek időszakára szóló hosszú távú fejlesztési koncepciója és tervszámítása. Budapest, 1977. június. 5–7.

⁴⁵ MÁV KI Visszaminősített TÜK Iratok 1941–2003. K-2451/2004. A vasúti közlekedés fejlesztési koncepciója. 50/1980. 1–5.

⁴⁶ MNL OL XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ Vállalat 1970–1987. 1. d. Jegyzőkönyv az igazgatótanács 1984. április 2-i üléséről. 1. Napirendi pont. 1–11.

⁴⁷ www.tortenetitar.hu >Névtár> Életrajzok> Stadinger István – Letöltve: 2010. XII. 30.

⁴² Benyó Bertalan–Miklóssy Endre: A Munkás körút és a csepel–budafoki híd. *Budapest*, 1982/1. Fórum. 31–32.



38. kép. Dugó a szélesítésre váró Árpád hídon, 1981-ben

Tanács közgazdasági elnökhelyettese, egyben az MSZMP Budapesti Bizottságának gazdaságpolitikai tiktára⁴⁸ méltatta a Volán és a tanácsi szervek közötti korrekt együttműködést, Szépvölgyi Zoltán rámutatott, hogy a párhuzamosságok ügyét meg kell vizsgálni, hozzátevé, hogy az nem elsősorban a főváros feladata. A jelentést végül elfogadták, azzal a kitételrel, hogy a környezet védelmére jobban kell ügyelni.⁴⁹

1982. szeptember végén-október elején megindult a forgalom a felújított Árpád hídon és az M3-as autópálya fővárosi szakaszán.⁵⁰ Ekkor a Róbert Károly körút és a Hungária körút felújítási programjában a Váci út–Jász utca (Lehel út) szakasz építése a terv szerint haladt, azonban az M3-as csomópontig tartó ütem késedelmet szenvedett, ezért a KF a határidők módosítását kérte a Fővárosi Tanácstól. Nagy Rudolf ezt azzal indokolta, hogy amennyiben az útvonal utóbbi részét 1984 helyett csak 1986. október 31-én kell átadni, az 1-es villamos és a közút egyidejű üzembe helyezésében nem lesz fennakadás, és a műszaki paramétereken sem kell változtatniuk. Az M3-as és a Kerepesi út közötti szakasz forgalomba adását 1988. szeptember 30-ra irányozták elő, 799 millió forint keretösszeggel. A VB azzal fogadta el az indítványt, hogy folyamatosan vizsgálni kell a határidő rövidítésének

esélyeit, s ehhez a minisztérium segítségére számított.⁵¹ 1984 májusában a koncentrált észak-pesti beruházásokról szóló jelentés megállapította: a Váci úti felüljáró kivitelezése jó ütemben halad, ráadásul az Árpád hídon és a Flórián téren folyó munkálatok az ütemtervhez képest két hónappal előbbre tartanak, ami a többi beruházásnál a második félévben várható kapacitáscsúcsokat is kedvezően befolyásolta. A Róbert Károly körúton elkészült a déli útpálya, valamint a főgyűjtőcsatorna és a teljes közműkiváltás is. A Lehel úti gyalogos-aluljáró a befejezéséhez közeledett, tehát megvolt a lehetőség rá, hogy a körút e szakaszát augusztusban részlegesen átadják a forgalomnak.⁵²

A kedvezőtlenebb gazdasági helyzetben viszont kérdésessé vált a közlekedési nagyberuházások egyidejű megvalósítása. Mivel az M0-s az ország nemzetközi kötelezettségeinek teljesítésére, illetve a budapesti közlekedési feszültségek oldására is használhatónak tűnt, a Minisztertanács úgy határozott, hogy a szűkülő anyagi lehetőségek ellenére az M0-s építését még a hetedik ötéves tervben meg kell kezdeni, méghozzá úgy, hogy az első szakasz 1990-ben átadásra kerüljön. A döntés aggodalmat keltett a fővárosiak körében, ugyanis többen attól tarthattak, hogy a Lágymányosi (ma Rákóczi) híd építése jelentős csúszást szenvedhet. Két mérnök, *Mihályfy Árpád* és *Szécsi László* azonban arra hívta fel a figyelmet, hogy az M0-s és a Lágymányosi híd (ma Rákóczi híd) nem állítható szembe egymással, mert más-más funkciót látnak el, ugyanakkor a Hungária körút és a kapcsolódó déli átkelő ideiglenes jelleggel az M0-st is helyettesítheti. Emlékeztettek rá, hogy a Duna teljesen kettévágja az országot, tudniillik Budapesttől délre csak 84 km után volt a következő híd. Jórészt ezért is volt a fővárosban olyan indokolatlanul nagy a forgalom. Így még az is felmerült, hogy az útgyűrt még a Dél-Buda–Rákospalota metróvonal, a DBR építése előtt kellene megvalósítani.⁵³

Mivel az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság is a déli közúti híd megépítését irányozta elő (az Árpád híd felújítása után), a Fővárosi Tanács a kedvező tapasztalatok birtokában arra törekedett, hogy a hetedik ötéves terv folyamán a dél-pesti térségben is összehangoltan történjen a közlekedésfejlesztés (az M5-ös bevezetése, a Dél-Buda–Rákospalota metróvonal, a Lágymányosi híd). A beruházást sürgetővé tette, hogy az Üllői út és a Duna közötti területen még nem alakult ki a sugaras-gyűrűs úthálózati szerkezet, amely a Könyves Kálmán körút meghosszabbításával és a Duna-híd megvalósításával fog összefüggő rendszert alkotni. Az új közúti átkelőt 2×3 közúti sávval, az Árpád híddal hasonló szerkezetű, szekrénytartós gerendahídnak tervezték, amely a Déli összekötő vasúti híd meglévő, de némileg meghosszabbított pillérjeinek északi oldalára kerül. A pesti oldal rendezésére há-

⁴⁸ www.parlament.hu/kepviselo/elet/b136.htm – Lezárva: 1996. V. 5. – Letöltés: 2010. XII. 24.

⁴⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. IX. 1. 1. Szó szerinti jegyzőkönyv. 318–319.

⁵⁰ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000.* 263.

⁵¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1983. XI. 23. 4./A-B Napirendi pont. 115–121./224–225.

⁵² BFL XXIII.102.a FT VB 1984. V. 23. 1. Napirendi pont. 1–12.

⁵³ Mihályfy Árpád–Szécsi László: *Hídat vagy metró?* Budapest, 1984/5. 18–19.

rom alternatívát vizsgáltak. Az „A” változat a teljes kiépítést foglalta magában, az M5-ös bevezető szakaszával és az 1-es villamos egyidejű megvalósításával; a „B” változat viszont elhalasztotta volna ez utóbbit, mondván, hogy ha ezt megteszik, 1990-ig csak a közút szegmensét és a műtárgyakat kell átadni. A „C” változat pedig csak a híd és a Mester utcáig tartó útpálya elkészítésével számolt, a további elemeket csak később javasolta megépíteni. A Közlekedési Főosztály a „B” változatot találta a legkedvezőbbnek, mondván: ez 1986 első negyedéve és 1990 augusztusának vége között gond nélkül megvalósítható, hiszen az Árpád hídhöz beszerzett 120 tonna teherbírású úszódaru, valamint a Ganz-MÁVAG közeli telephelye is kedvez az elgondolásnak. Igaz, a költségek időközben az 1981. évi 3025 millió helyett 4713 millióra szöktek fel. Az 1-es villamos a híd átadásával egy időben még csak a Kerepesi útig járt volna. Így a Déli pályaudvar–Alkotás utca–Villányi út–Hamzsabégi út vonalon új autóbusz-viszonylat indítását tervezték, amelynek pesti végállomását a közúti vasút végleges kiépítéséig az Üllői út–Könyves Kálmán körút csomópontban képzelték el. Ennek esélyeit azonban eleve csökkentette, hogy a XI., XII., XXII. kerületből Csepel és Pesterzsébet irányában csúcsidőben mindössze 2000 fő utazott, s 3000 utasnál többet a híd átadása után sem vártak; ez a szám viszont elmaradt a villamos létesítésének alsó elméleti határától (kb. 5000–6000 utas/csúcsóra/irány). A minisztérium nevében *Katona András* kijelentette: a jövőben meggyőzőbben kell indokolni az új híd szükségességét és azt, hogy a javasolt megoldás reális. Békesi László ugyanakkor rámutatott, hogy 1984 folyamán nem fognak döntést hozni a beruházásról. A VB-határozat elfogadta ugyan az előterjesztést, ám a Lágymányosi híd és DBR összehangolásáról itt már nem volt szó.⁵⁴

Többen nem tartották szerencsésnek a DBR-vonal és a Lágymányosi híd kvázi versenyeztetését. Elvi hibát véltek felfedezni ebben, ugyanis a hidak országos hálózati funkciót is betöltöttek, ellentétben a metróval. A forgalomszámlálások 1985-ben a DBR Bocskai út–Baross tér közötti szakaszára 16 000–17 000 fős utasforgalmat vártak irányonként, ami vetekedett az észak–déli vonal központi részének terhelésével. A metró elkészülése ugyanakkor jelentős kapacitásokat szabadított volna fel a városban: az Erzsébet hídról 40 darab Ikarus 280-as autóbuszt, a Szabadság hídról pedig a teljes villamosközlekedést. Ugyanakkor egy dunai átkelő is nagyon hiányzott a főváros déli térségeiből, de a Kőbánya–Kelenföld ipari tengely erőteljes forgalma és a Petőfi híd túltelítettsége is ezt indokolta. Egy új híd a főváros többi átkelőjéről akár napi 10 000 egységjármű – ez 10 000 személygépkocsival egyenértékű – forgalmat is képes lenne elszívni, amit nem lehetett volna kiváltani a metróval. Csakhogy a reményeket lelohasztotta *Urbán Lajos* közlekedési miniszter sajtónyilatkozata,

amelyben közölte, hogy a híd, illetve a DBR-vonal együttes építését a népgazdaság jelenlegi helyzete nem bírná el.⁵⁵

Minthogy a hetedik ötéves tervben közel 10%-kal csökkent a közlekedési nagyberuházásokra fordítható költség-előirányzat, Budapesten csak lassított ütemben tudták megvalósítani a Hungária körút Kerepesi útig tervezett kiszélesítését. A minisztérium el szeretne volna érni, hogy az építkezés jusson el az Üllői úthoz, a Fővárosi Tanács viszont a Kerepesi út–Üllői út közötti rész kihagyásával a budai oldalon jelölte ki a beruházás határait. A Ferencváros–Kelenföld vasútvonal mentén húzódó 2x2 sávós Hamzsabégi út az M1–M7-es bevezető szakaszával megegyező kapacitású kapcsolatot ígért, azonban a tranzitforgalmi szerep elvesztésével óhatatlanul csökkent kiépítésének sürgőssége; feladata már csak arra korlátozódott, hogy kb. 500–600 méterrel kifelé vigye a Petőfi híd–Kosztolányi Dezső tér–Alkotás utca vonalon zajló forgalmat. A Lágymányosi híd után elvileg az Újpesti híd lett volna a következő, de az 1980-as évek közepén a fővárosnak már olyan elképzelései voltak, hogy pénzügyi okokból elmaradhat a Körvasút melletti autópálya megépítése, funkcióját a meglévő városi úthálózat és az M0-s venné át.⁵⁶ Az autópálya-gyűrű azért is lett kiemelten fontos, mert amíg a fővárosban a különböző szállításokat naponta 250 000 gépjármű bonyolította le, ebből 35 000-nek az áthaladása az úti cél szempontjából egyáltalán nem volt szükséges. Budapest ettől függetlenül is zsúfolt útjain főleg a hazai és a nemzetközi forgalomban részt vevő kamionok és járműszerelvények generáltak különösen nagy terhelést. A helyzet kialakulásában a nagy kapacitású elkerülő út hiányán kívül a Duna-hidak kis száma és mindenekelőtt rendkívül kedvezőtlen földrajzi lokációja játszott kiemelkedő szerepet. Tudniillik a Duna Szob és Mohács közötti 260 km hosszú szakaszán összesen nyolc átkelő állt a közúti forgalom rendelkezésére, de ebből hat Budapest sűrűn beépített központi területeit kötötte össze. A fővárostól 84 km-re eső dunaföldvári, majd a további 80 km-re található bajai Duna-híd (mindkettő egyben vasúti híd), a nagy távolságok miatt tudott megfelelő területi munkamegosztást formálni a folyó két partján elterülő, jellegében különböző területek között. Emiatt azok a közúti járművek is a budapesti hidakat használták, amelyeknek nem a városközpontban volt dolguk.

A 90 km-es M0-sal viszont egyidejűleg megvalósíthatónak tűnt a főváros közúti elkerülése és a dunai átkelés. Míg az építkezés folyamatában a hosszirányú szakaszhatárokat az egyes nagy forgalmú, sugárirányú útvonalak mentén – az M1-es, M5-ös, M3-as autópályánál, valamint a 10. sz. főútnál – jelölték ki, az első szakaszt két részre bontották. Az „1/a” ütem a 6. sz. főúttól az M5-ös autópályáig, az „1/b” az

⁵⁵ Vörös Attila: Hidakat és metró. *Budapest*, 1985/2. 10–11.

⁵⁶ MNL OL XIX-H-1-pp-15 Közlekedési és Postaügyi Minisztérium. 1981–1988. 764. d. 659847/1986. Tárgy: Duna- és Tisza-hidak műszaki fejlesztésére készített tanulmányterv megküldése. Budapest, 1985. május 31. 1–9.

⁵⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1984. VI. 6. 1. Napirendi pont. 1–34./171–172.

M1-es autópályától a 6. sz. főútig tartott, az 1986-os kezdést figyelembe véve 1990., illetve 1994. évi befejezéssel. A keresztirányú ütemezés viszont azt jelentette, hogy a két, egymástól elválasztott útpálya eltérő időpontban fog megépülni. Az M7-estől a 10. sz. főútig 2×3 sávós, a 10. sz. főúttól az M7-es autópályáig viszont 2×2 sávós autópálya-gyűrű az első ütemben négy forgalmi sávós, külön szintű keresztezésekkel szerepelt a tervekben, hozzáteve, hogy a teljes kiépítés közel másfél évtizedig tartana.

Az országos közúthálózat-fejlesztési célcsoport a nagytérségi (nemzetközi és országos), a kistérségi (agglomerációs) és a fővárosi (helyi) szempontból egyaránt jelentős előnyöket ígért. A hetedik ötéves tervben Budapest és Győr között elkészülő M1-es és a Budapest–Kecskemét közötti M5-ös autópályát (félautópályát) a főváros elkerülésével kötötte volna össze. Ezen a szakaszon számoltak a legnagyobb forgalmi terheléssel a nyugat-európai, a balkáni és a közel-keleti országok között lebonyolódó tranzitszállítások miatt. Emellett az elkerülő útvonal új kistérségi és helyi területi munkamegosztás lehetőségét is felvázolta egyrészt a budapesti agglomeráció települései (Budán: Érd, Százhalombatta, Törökbálint; a Csepel-szigeten: Szigetszentmiklós, Szigethalom; Pesten: Dunaharaszti, Gyal, Vecsés), másrészt a főváros déli kerületei között. Végül az a szempont sem volt elhanyagolható, hogy ha az országos közutakat összekapcsolják, tehermentesíthetik a főváros központi részeit. A tervek szerint az M0-s 50-50%-ban vezet fővárosi és Pest megyei területen: Érd, Törökbálint, Diósd községek közigazgatási területéről a Tétényi-fennsíkonn át a Budapest–Nagytétény szakaszon keresztül éri el a Duna völgyét, a Háros-sziget déli csúcsánál keresztezve a főágot. Az új út a Csepel-szigeten a városhatár mentén halad, Dunaharaszti északi részén kel át a Ráckevei-Duna-ágon, végül Pestimre területén csatlakozik az M5-öshöz, a 17. kilométerkönél. Az M1-es és az M7-es autópálya, a 70. sz. és a 6. sz. főút (korrigált nyomvonallal), a szigetszentmiklói összekötő út, az 51. és az 50. sz. főút, valamint az M5-ös autópálya keresztezését külön szintű csomóponttal kívánták megoldani, 20 másik helyen pedig csak átvezetéssel számoltak. A szakemberek ugyanakkor hangsúlyozták, hogy októberig versenytárgyalást kell kiírni, mert az út kiemelt része az 1985–1990 között megvalósuló világbanki közlekedési projektnak.⁵⁷ A kormányzat az egyébként 75 millió dolláros világbanki kölcsönt arra kívánta fordítani, hogy korszerűsítsék a budapesti körgyűrű 6-os főút és M5-ös autópálya közti szakaszán túl Budapest–Ferencváros keleti rendező pályaudvarát és fejlesszék a Hungarocamion-flottát.⁵⁸ Valószínűleg azért emelték ki ezeket a beruházásokat, mert egyrészt a két Duna-híd volt az M0-s legköltségesebb eleme, másrészt azt sem hagyhatjuk figyelmen kívül, hogy a nyugati világ üzleti érdekei inkább a tranzitforgalom minél zökkenőmen-

tesebb lebonyolításához fűződtek, semmint a jó minőségű fővárosi vagy távolsági tömegközlekedéshez.

A pénzügyi nehézségek kellős közepén növelte a szakma önbizalmát, hogy az Árpád híd rekonstrukciójának folyamatában sikerült 161 millió forintot megtakarítani, mégpedig úgy, hogy egy-két nélkülözhető műtárgyat kihagytak: pl. a szentendrei HÉV pályája feletti gyalogos-felüljárót és a Kiscelli úti gyalogos-aluljárót.⁵⁹ Ugyanakkor az is világossá vált, hogy a Róbert Károly körút Jász utca–M3-as csomópont közötti szakaszát csak 1987-ben újíthatják fel. A KF ezzel kapcsolatban arra figyelmeztetett, hogy az újabb forráselvonás (a hatodik ötéves terv közlekedésfejlesztési alapja 400 millióval, majd 1987-ben további 100 millióval csökkent) és a folyamatos áremelkedések miatt a körút Thököly útig tartó szakaszán az 1988. szeptember 30-i forgalomba helyezési határidő kényszerűen eltoldódik. Az M3-as és a Thököly út között közlekedő trolibuszvonalak (72-es, 75-ös, 77-es) áthelyezése az új áramátalakító és tápkábel-telepítés révén kibővített műszaki tartalom miatt 122 milliós többletkiadással járt. Ezzel kapcsolatban *Derzsi András* (1945–) úgy nyilatkozott: a Thököly út–Kerepesi út közé eső ütemhez fűződő korábbi vállalásokat nem lehet teljesíteni, amikor a folyamatban lévő munkák teljes befejezése egyébként is 1990. június 30-ra tolódot.⁶⁰ A beruházás végül tovább csúszott, hiszen a Thököly útig tartó szakasz csak 1990 őszen lett kész.⁶¹ Az élet végül a körút teljes befejezését 1990-re prognosztizáló elképzelést is felülírta. A Kerepesi úti, valamint a Mester utca és az Üllői út közötti részt 1993-ban adták át. Az 1994-es választások után a Horn-kormány egyrészt gazdasági kényszerből, másrészt a koalíciós partnernek, a Szabad Demokraták Szövetségének nyomására lemondott a világkiállításról, így az építkezés újabb két éves csúszást szenvedett. A Salgótarjáni utcáig 1996-tól 2×3 sávon lehetett autózni, a Ferencvárosi pályaudvarra vezető vasútvonal hídja alatt az átjáró szélesítése csak 1997–1998-ban készült el, míg a befejezésre – a Kőbányai út és az Üllői út között – az ezredforduló évéig várni kellett.

Miután Urbán Lajos (1934–) közlekedési miniszter – korábban a KPM államtitkára, előtte a MÁV vezérigazgatója⁶² – lobbizásának köszönhetően⁶³ az ÁTB 5005/1987. sz. határozatában jóváhagyta a dunai átkelőkapacitások bővítésére vonatkozó vizsgálat eredményét és a Lágymányosi híd beruházási programját, a főváros a csatlakozó budai úthálózat kérdéseivel kezdett el foglalkozni. Az előzetes szimulációk eredményeképpen ugyanis egyértelműen tisztázódott, hogy csúcs-

⁵⁹ MNL OL XIX-H-1-pp-15 KPM 1981–1988. 586. d. 655620/1986. Beszámoló az Árpád híd szélesítése, Flórián tér rendezése nagyberuházás megvalósításáról. Budapest, 1986. március. 1–17.

⁶⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1987. VI. 3. 2. Napirendi pont. 18–27.

⁶¹ MTV Budapesti Körzeti Stúdió, 1990. IX–X.

⁶² www.tortenetitar.hu> Névtár> Életrajzok> Urbán Lajos – Letöltve: 2010. XII. 17.

⁶³ MNL OL XIX-H-1-pp-15 KPM 1981–1988. 584. d. 652544/1986. Levéltervezet. Budapest, 1986. március. 1–2.

⁵⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1985. VI. 5. 1. Napirendi pont. 3–22.

⁵⁸ MNL OL XIX-H-1-pp-15 Közlekedési és Postaügyi Minisztérium. 1981–1988. 555. d. 650211/1986. Tárgy: M0 autót út építése világbanki kölcsönnel való tender egyeztetése. Budapest, 1986. január 7.

forgalom idején a Petőfi híd és a Lágymányosi híd forgalmát egy útvonal csak ismétlődő torlódásokkal tudja levezetni. A szakértői kollektíva ekkor úgy nyilatkozott, hogy a nehézségek megszüntetése érdekében a Lágymányosi hídról érkező járművek a Hamzsabégi úton keresztül érhetnék el leggyorsabban a városhatárt, miközben a Petőfi hídi irány maradhatna a Bocskai úton. Ez utóbbi és a Budaörsi út találkozásánál a csomópont átépítését irányozták elő, míg a Hamzsabégi út a Szirmai István út–Budaörsi út kereszteződésénél csatlakozott volna az M1–M7-es bevezető szakaszához. Az úthálózat további fejlesztése során ugyancsak 2×2 sáv-sora kívánták bővíteni a pesti alsó rakpartot a Közraktár utca és a Kvassay Jenő út között, míg a dél-budai kapcsolatok javítása érdekében felmerült a Mikes Kelemen utca–Andor utca–Galvani utca tehermentesítő útvonal. A beruházási javaslatához részletes környezetvédelmi hatástanulmány készült, amely a zöldterület egy részének megtartását, új növényzet telepítését, valamint a vasút és az új út zajának kiküszöbölésére mechanikai védőrendszert indítványozott. Mivel az Andor utca térségében nem nyílt mód a megfelelő környezetvédelmi intézkedésekre, a szakma a forgalom nagyságát és összetételét próbálta szabályozni: az adott útvonalat lényegében a személygépkocsi közlekedésre szánták. A híd átadása 1991-ben, az Üllői úttól a Budaörsi útig tartó szakaszé és a teljes befejezés 1993-ban lett volna időszerű. A program 4,2 milliárd forintba került folyó áron. Takarékoságra inkább csak a kapcsolódó beruházásoknál láttak esélyt. Az egyeztetések során a XI. kerületi tanács és a főváros szakigazgatási szervei egyetértésre jutottak, ám a közlekedési miniszternek fenntartásai voltak a Hamzsabégi út mentén vezető „magasút” tekintetében. Véleménye szerint „...a nagykapacitású budai autópálya-szintű magasút helyén – összhangban az M0-szal – itt is városi körutat célszerű építeni”. A Fővárosi Tanács a műszaki paraméterek ügyében hasonló nézetet vallott, hozzátéve, hogy a magassági vonalvezetés környezetvédelmi célzatú. A szintbeli csomópontoknál ugyanis nem volt biztosítható a szükséges átbocsátóképesség, ráadásul az útpálya még közelebb került volna a lakóépületekhez. A 8-12 méteres magasságú zajvédő fal ellen tiltakoztak a környéken lakók, miközben a vasúti zajterhelés már ekkoriban is a határérték felett járt. Az egyszintű kialakítással nem lehetett kiküszöbölni a zajt, a csomópontok pedig tovább rontottak volna a helyzeten, s a lakótelep átszellőztetésére sem volt megoldás. A tömegközlekedésnél nem terveztek jelentősebb változtatásokat, a miniszter a KF-nak az „Egér út” igénybevételét javasolta a Budaörsi út, a Kosztolányi Dezső tér és a Móricz Zsigmond körtér tehermentesítése érdekében.⁶⁴

Mivel az MSZMP XIII. kongresszusán nem esett szó a környezetvédelemről, a kezdeményezés egyre inkább átcsúszott az ellenzéki erők, valamint a hozzájuk

csapódó, velük szövetségre lépő civil szervezetek kezébe.⁶⁵ Sokáig a bős–nagymaroszi erőműrendszer ellen tiltakoztak, ám 1989-ben már egyértelmű jelek utaltak arra, hogy célba vették a közlekedési beruházásokat is. Ehhez kiváló alkalmat szolgáltatott, hogy az M0-s autópálya keleti szektorának nyomvonalevezetése kapcsán Budapest és a Közlekedési Minisztérium között sem volt egyetértés. Tudniillik a főváros úgy látta, hogy az 1987-es tervpályázatra beadott UVATERV-dokumentáció két változata, az I. (belső), illetve a II. (külső) változat nem volt kellő összhangban egymással, tehát megkérdőjelezhető az összehasonlítás eredménye. Míg a belső változat készítői alaposan felmérték a várható környezetvédelmi problémákat, az elkerülhetetlen szanálásokat, a II. dokumentumban szóltak ugyan a főváros ez irányú kötelezettségeiről, de nem figyeltek a megyei tanács és az érintett települések reakcióira. A külső változat ráadásul megkövetelte volna egy, a belsőre emlékeztető újabb, városon belüli útvonal kialakítását, közel kétmilliárd forintért. Ennek realizálása hamar megkérdőjeleződött, hiszen hiányzott a nyomvonal, a forgalmi kapcsolatok kidolgozása, a környezetvédelmiintézkedés-terv, a terület-igénybevétel és a szanálások megoldása, valamint a sugárirányú utak bővítése. Továbbá aggodalmat keltett, hogy a minisztériumi számítások is azt igazolták: a belső útvonal forgalma várhatóan nagyobb lesz, mint az M0-sé. Márpedig egy ilyen nagyságrendű forgalom lebonyolításához szükséges 2×2 vagy inkább 2×3 sávú útvonal városi autópálya-paramétereket igényelt, ahol a keresztező utakkal (Üllői út, Ferihegyi út, tervezett M4-es autópálya) csak külön szintű kapcsolat építhető ki. A Fővárosi Tanács szerint a külső nyomvonal csupán a 2%-os részesedésű tranzit elvezetésére lett volna alkalmas, a budapesti cél- és a városkörnyéki forgalom elosztására már nem, emiatt felül kellett vizsgálni a kelet-pesti közúthálózat-fejlesztési programot.

Az M0-s kiépítése erősen megosztotta a környéken élőket, ami már abban is megnyilvánult, hogy az SZDSZ által szervezett fórumra több százan mentek el. A jelenlévők nagy többsége azt követelte, hogy a környéket a lakott területektől minél távolabb vezessék, figyelmen kívül hagyva a tervező óvását: ha külső nyomvonalat építenek, a forgalom nehezebb körülmények között, kevésbé hatékony környezetvédelmi megoldásokkal bent marad a fővárosi úthálózaton vagy az újonnan kiépítendő összekötő úton. Még az ellenzéki párt által felkért független mérnökkel sem értettek egyet, aki pedig rámutatott, hogy a kereszttirányú kapcsolatra már a városfejlesztési összefüggésekre való tekintettel is nagy szükség van. Míg a belső nyomvonal alkalmasnak tűnt rá, hogy valóban tehermentesítsen, a külső nem csökkentette volna a városhatáron belüli gondokat, ezenkívül a külső körút költségeit a főváros nem tudta volna vállalni.⁶⁶ Ráadásul a külső változat beleütközött a Ferihegyi (ma

⁶⁵ Berecz János: *Kádár élt... „az velünk van”*. Második rész. Munkatárs voltam. Duna International, Budapest, 2010. 236.

⁶⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1989. XII. 18. 1. Napirendi pont. 3–7.

⁶⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1987. VII. 15. 2. Napirendi pont. 43–53.

Liszt Ferenc) repülőtér kifutópályáiba, és csak nagyon magas költséggel tűnt megvalósíthatónak, mivel a HM azt követelte, hogy az M0-s mindenáron kerülje el a nemzetközi repülőtérrel.

A rendszerváltás után a környező települések vezetői a területek átsorolásával, változtatási tilalmak elrendelésével hosszú időre megbénították a folyamatot, illetve kiharcolták, hogy a lakott területtől minél távolabb épüljön a körgyűrű. Minthogy a városrészek közötti forgalom elvezetésére az így kialakult nyomvonal alkalmatlan volt, 1997-ben Lotz Károly akkori közlekedési miniszter és Demszky Gábor volt főpolgármester megállapodott, hogy a régi M0-s nyomvonalán lesz egy új haránt irányú elem (a Külső Keleti Körút), cserébe Budapest elfogadja az M0-s külső vonalvezetését. A kísérlet nem sikerült, egyrészt az 1998–2002 közötti állam kontra főváros szembenállás miatt, másrészt a 4-es metró elsőbbsége következtében nem lettek volna meg a szükséges források. Bár 2005 körül volt róla szó, hogy a Külső Keleti Körút európai uniós támogatással megépül, a lakossági tiltakozások ismeretében a helyi politikai elit inkább jó időre lemondott a beruházásról.⁶⁷

A bevezető útszakaszok és a közúti felüljárók

A megkezdett autópálya-építési programhoz szükségszerűen csatlakozniuk kellett a belterületi útépitési beruházásoknak, hiszen az autópályákról a fővárosra zúduló egyre jelentősebb forgalmat a városon belül is megnyugtatóan el kellett vezetni. Jelentős feladat állt tehát Budapest előtt. Az MSZMP budapesti Végrehajtó Bizottsága és a Fővárosi Tanács VB 1963-as közös ülésén szóba került a fővárosi úthálózat minősége. Az előterjesztésből kiderült, hogy a város összes aszfaltútjának 30%-a még 1926 előtt épült, vékony, 15 centiméteres betonozott alépitménnyel, amely nem bírta el az egyre nehezebb gépjárműveket. Ráadásul az utaknak csak kis részén volt aszfaltos burkolat. A Fővárosi Tanács tudomása szerint 1960-ban a 2966 kilométernyi városi útból 1523 kilométernyit egyáltalán nem is burkoltak. Tovább árnyalja a képet, hogy ekkor még a megfelelően burkolt utak közé sorolták a keramitos és a kockaköves úttesteket, pedig a keramit utak csúszóssága miatt már régóta tiltakoztak a közlekedők. A bevezető, országos jellegű főútvonalak a közigazgatási határokon belül „rendkívül elhanyagolt állapotban” voltak, ráadásul a hatvanas években forrás híján a városvezetés azt sem tudta megmondani, mikor fognak hozzá a rekonstrukciókhoz. Pedig a feladatok ismertek voltak: korszerűsítés, szélesítés, valamint a gyűrűs irányú összeköttetések megteremtése. A munká-

⁶⁷ Interjú Jancsa Tiborral, a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Közlekedésfejlesztési Osztály tanácsosával. 2010. XI. 25. Az interjúkat készítette: Pál István.

latokat azonban nem tudták megkezdeni, mivel a beruházási hitel kérdését még nem oldották meg.⁶⁸

Tíz évvel később már javában zajlottak a munkálatok. A felüljárók közül a XX. kerületben a Marx Károly (ma Grassalkovich) út–Haraszi út HÉV-kereszteződés 1972. évi indulással kapta meg a jóváhagyást. A Jászberényi úton a Hídépítő Vállalat még 1970-ben megkezdhetette a felvonulást, a rákospalotai oldalon pedig 1971-re irányozták elő az Árpád úti felüljáróhoz szükséges bontásokat. Eredetileg 1973-ban fogtak volna hozzá a X. kerületi Tárna utcai felüljáró visszaépítéséhez. A XXII. kerületi Nagytétényi úti műtárgy viszont kiesett a körből, mert a kivitelező vállalatok az adott célra már nem tudtak kapacitást mozgósítani.⁶⁹ Miközben 1973 kora őszén a kormányzat és Budapest vezetése a „koncessziós” autópálya-programmal és az ehhez kapcsolódó tanácsai feladatokkal volt elfoglalva, az észak–déli közúti tengely (Váci út–Kiskörút–Gönczy Pál utca–Soroksári út) kiépítéséhez kapcsolódóan az útvonal déli szektorában is folyt a munka. Az 5-ös számú fő közlekedési út bevezető szakaszából a Tinódi utca és a Máriássy utca között 1968-ban már elkészült az útfelület 2×2 sávossá szélesítése, míg a Földvári utcai rész átadásától mindössze három hónap választotta el az autósokat. A Soroksári út és a Csepelre vezető Kvassay Jenő út találkozásánál tömegközlekedési csomópont épült, ahol a HÉV és a 2-es villamos végállomása között gyalogos-aluljáró létesített összeköttetést. A Soroksári úti kapacitásbővítési programmal az eredeti tervek szerint 1975–1976 fordulójára kellett volna végezni, de a Közlekedési Főosztály azt javasolta, fejezzék be előbb a Nagy Sándor utca–Kelebiai híd–Soroksár Hősök tere szakasz megépítését. Ezt azzal támasztotta alá, hogy a Boráros tér 1977-ben induló átépítésével együtt az észak–déli tengely szóban forgó része akár végleges formájában is megvalósulhat, míg a kiszélesített, városi autóútként működő Soroksári út, továbbá az egyidejűleg korszerűsített ráckevei HÉV könnyen integrálható Budapest gyorsforgalmi hálózatába. Az országos főútvonal és a főváros közötti kapcsolat színvonalának emelése ráadásul olyan egyéb célokat is szolgált, mint a városrészek közötti forgalmi igények kielégítése és a kulturáltabb utazási körülmények megteremtése, a szintbeli vasúti átvjárók megszüntetése, és a takarékosabb üzemanyag-felhasználás. A HÉV elővárosi gyorsvasúttá fejlesztése érdekében összekapcsolták a jelző- és biztosítóberendezést a közúti forgalomirányítással, ugyanakkor (a Torontál utcai, a Rézöntő utcai és a Tárcsás utcai kivételével) meg akarták szüntetni az átvjárókat. A projekthez szükség volt egy kb. 20 000 dolláros devizakeretre is, mivel a közúti forgalomirányítás, valamint a HÉV biztosítóberendezésének összehangolására vásárolni kellett egy Siemens gyártmányú adaptert.⁷⁰ A dél-pesti fejlesztésekről szóló vitában Mulató János

⁶⁸ MNL. OL. XXXV-1-a-4 MSZMP budapesti VB iratai. 1963. VIII. 12.

⁶⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1970. X. 28. 7. Napirendi pont. 95–105.

⁷⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1973. IX. 26. 5. Napirendi pont. 79–90.

főleg a nyugatnémet berendezés árát sokallta, míg *dr. Nagy Ernő* attól félt, hogy a csatornázás jóvátehetetlen késedelmet okoz. Dr. Nagy Rudolf válaszában elmondta, hogy azért indultak a Nagy Sándor utca–Hősök tere szakasszal, mert ott kellett lebontani a legtöbb épületet; az elektronikus berendezéssel kapcsolatos megjegyzésre pedig azt válaszolta, hogy más forrásból nem lehet beszerezni azt az adaptert. A VB végül elfogadta az előterjesztést, csupán a kivágandó fák pótlásával kapcsolatban fogalmazott meg új irányelveket.⁷¹

1974 januárjában a Végrehajtó Bizottság újból tárgyalta a Soroksári úti fejlesztésekről. A program gyorsításának pénzügyi fedezete még korántsem látszott biztosnak, mivel nem sikerült megegyezni az Országos Tervhivatallal a szükséges 200 millió forint póthitelről. A Közlekedési Főigazgatóság ezért ismételten rámutatott, hogy a XX. kerületi Marx Károly út–Ócsai út–Haraszti úti csomópont permanens forgalmi fennakadásokat generál: a HÉV ráckevei vonalán lévő vasúti keresztezést kézi működtetésű sorompó biztosítja, amely csúcsforgalmi időben 20–25 percig is zárva marad. A HÉV-vonal geometriája itt ugyancsak kedvezőtlenül alakult, mert a Hősök terétől a Szent István útig hét-nyolc méteres magasságvesztéssel és 33,5%-os emelkedővel vezetett át a tervezési területen. Mivel a koncepcióban a Budapest–Szeged főútvonal szerepelt a csomópont főirányaként, a Marx Károly út–Ócsai út forgalmát egy 2×1 sávós felüljáróval gondolták átemelni a HÉV-vágányok felett, s egy második közúti felüljárónak a műtárgy keleti oldalán jelöltek ki helyet. A tervezet egyben azt is előírta, hogy a HÉV az addighoz képest némi módosítással elválasztott pályán haladjon úgy, hogy a hét-nyolc méteres magasságvesztés öt-hat méterre, a 33,5%-os emelkedő 21,6%-ra mérséklődjön. A Marx Károly út és a Gyáli-patak találkozásánál gyalogos-aluljárót terveztek. Itt nem kellett épületek tucatjait lebontani, ugyanakkor a felüljáró révén lehetővé vált az autóbuszjáratok gyorsítása. Ennek ellenére a XX. kerületi Dózsa György út 8. szám alatti ingatlan komoly fejtörést okozott. A tulajdonos, a Sütőipari Vállalat ugyanis nagy összegű kártérítést akart, ráadásul azt is egyértelművé tette, hogy a kiürítésre legfeljebb az új csepeli részlegük átadása után kerülhet sor. Provizórikus megoldásként felmerült, hogy a Dózsa György út keleti útpályája szűkített úrszelvénnel készüljön el, még mielőtt az üzemeltetést lebontják, csakhogy az Elektromos Művek is problémákról számolt be a közműkiváltásokkal kapcsolatban. Végül a grémium ígéretet kapott arra, hogy a csepeli kenyérgyár 1974 végén már üzemelni fog, tehát le lehet bontani az épületet.

Ezzel egy időben a Budapesti Műszaki Egyetem (BME) számításai nyomán kiderült, hogy a HÉV tervezett gyorsvasúti üze­me miatt nem lehet a Csepelről a ke­lebiai MÁV-vonal felett áthaladó forgalmat szintben a Dózsa György útra vezetni, ám a feladat a Szentendrei útról felszabaduló RUB-híd jóvoltából pluszkiadás nélkül meg-



39. kép. Formálódik a pesterzsébeti városközpont új arca: épül a lakótelep és a Gubacsi hídhoz vezető felüljáró. A provizórikus híd­szerkezeten át vezetnek a HÉV vágányai, a támfal alatt pedig a Ferencváros–Kelebia vasútvonal fut. 1976

oldható. A Marx Károly út–Ócsai út–Haraszti úti csomópont építését ráadásul az is időszerűvé tette, hogy a Hídépítő Vállalat ekkor már közel járt az Ócsai úti felüljáró átadásához, amely a szóban forgó helyszíntől alig pár száz méterre volt, így a meg lehetett takarítani a felvonulás költségét. A Közlekedési Főosztály zárszóként azt kérte a Tanács Végrehajtó Bizottságától, hogy a munkákra adandó 1975-ös hitelkeret terhére csoportosítsanak át 20 millió forintot a Határ út–Nagy Sándor utca, illetve 24 milliót a Marx Károly út–Ócsai út–Haraszti út csomópont­ra.⁷² A kérést hosszú

⁷¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1973. IX. 26. Szó szerinti jegyzőkönyv. 219–222

⁷² BFL XXIII.102.a FT VB 1974. II. 6. 3/a–b. Napirendi pont. 83–93.

vita követte a kisajátítások költségei, a pénzügyi átcsoportosítások, a RUB ideiglenes jellege miatt. *Giltner Andor*, Reischl Antal és Szépvölgyi Zoltán pedig arról vitatkozott, hogy a Szentendrei út vagy a Soroksári út dugul-e be gyakrabban. Nagy Rudolf itt hívta fel a döntéshozók figyelmét arra, hogy a végleges felüljáró majd akkor lesz időszerű, ha a HÉV a kéreg alatt eléri Pesterzsébet városközpontját, ráadásul a vizsgálatok alapján is úgy tűnt, hogy ez a legmegfelelőbb megoldás. A főigazgató ehhez már csak annyit tett hozzá, hogy minden építkezés a pénzügyi-műszaki keretek között elérhető lehető legnagyobb sebességgel folyik.⁷³

A VB 1974. május 15-i ülése, amely a soron következő ötéves terv feladatairól szólt, a közúti fejlesztések vonatkozásában három különböző elképzelést vázolt fel. Az első variáció 9,9 milliárd forint ráfordítással kalkulált, ahol a folyamatban lévő Soroksári úti, Alkotás utcai, Szentendrei úti beruházásokon túl a Hungária körút, valamint az M3-as és az M4–M5-ös autópályák bevezető szakasza kapott prioritást, a Fogarasi úti, Árpád úti és Mozaik utcai felüljárókkal egyetemben. A második variáció már jelentős beruházások elmaradásával számolt. Mindenekelőtt a bevezető autópálya-szakaszok építését halasztanák, függetlenül attól, hogy ez milyen kedvetlenné tenné az autópályák és a városi úthálózat kapcsolatát. A KF ugyanakkor azt is erősen kifogásolta, hogy az ilyen formában rendelkezésre bocsátott keretből a közút–vasút keresztezések kiváltására tervezett műtárgyak közül legfeljebb csak minden másodikat lehetne megépíteni. A harmadik változat viszont jóformán csak a felújításokra adott volna pénzt; erre az előterjesztő azt mondta, hogy egyértelműen jogszabályellenes.⁷⁴ Az M4-es és az M5-ös bevezető szakaszáról viszonylag könnyen lemondott a főváros vezetése, ugyanis a tervezett autópálya-program lemondásával már nem volt annyira sürgős a dolog. Az előző évek során a fővárosi fejlesztések amúgy is túlságosan a koncentrált nagyberuházások (Erzsébet híd, felüljárók) irányába tolódtak el. A további összpontosításnak az építőipari kapacitások és a pénzügyi korlátok már egyértelmű határt szabtak, ám ezen az elmaradások miatt mégsem lehetett változtatni. A főúthálózat legforgalmasabb, 20 kilométernyi szakaszán kimerült a kapacitás, de a 40–50 főútvonalon csomópontban is azonnali beavatkozásra volt szükség. Az 1300 kilométernyi, főleg külső kerületekben található földút burkolására már csak azért sem volt érdemi lehetőség, mert a 30, mindenképp szükséges külön szintű közúti–vasúti keresztezésből legalább öt-hatnak a kivitelezésére is sort kellett keríteni. A fővárosi úthálózatnak csupán 45%-a volt pormentes, szemben az indokolt 70%-os aránnyal; de a kiépített utak közel 40%-án is időszerűnek látszott a rekonstrukció.⁷⁵ Ez különösen igaz volt az Alkotás utcára,

ahol a Nagyenyed utca és a Csörsz utca közötti szakaszon lehetett mérni a budai körút legszűkebb keresztmetszetét. A szélesítési terv már több mint egy évtizede napirenden volt, de a Magyar jakobinusok terének már elkészült rekonstrukciója, valamint a Budaörsi út–Alkotás utca–Hegyalja út–Villányi úti csomópont tervezett átépítése miatt immár halaszthatatlanná vált. Az 1971-es beruházási program szerint a szélesítést a vasút felőli oldalon kezdték volna meg, 2×2 sávval plusz egy-egy leállósávval, s ez utóbbi csúcsidőben forgalmi funkciót látott volna el. A szakértők úgy kalkuláltak, hogy a modernizáció után 1800 egységjármű/óra helyett 4800 egységjármű/óra lesz az útvonal átbocsátóképesége, ami az M1–M7-es autópályáról jövő forgalom miatt is kiemelkedő jelentőségű. Az Alkotás és a Csörsz utca keresztezésénél jelzőlámpás csomópontot terveztek, ahol a Márvány utcához és a Nagyenyed utcához hasonlóan villamosmegállót, illetve az előbbi kettőhöz autóbussz-megállót kívántak elhelyezni. Az INTERAG RT. (Shell) által az év elején megnyitott üzemanyagtöltő állomás már a szélesítés figyelembevételével történt, de ennek szellemében került sor a Márvány utca–Alkotás utca sarkán lévő iskola bővítésére is. A Sütőipari Vállalat telephelye áldozatul esett ugyan a programnak, de a kártalanításról viszonylag könnyen sikerült megegyezni. Hasonló volt a helyzet a Testnevelési Főiskola esetében: lebontottak egy főleg szertáraknak és lakásoknak helyet adó épületet. A Sportkórháznál viszont több, nem várt probléma adódott. Az igazgatóság, a belgyógyászat, a fizioterápiás részleg és a laboratóriumi pavilonok visszapótlásához az Egészségügyi Minisztérium egy új szárnyat ígért, de az ún. UNIVÁZ szerkezetű épület megépítésétől váratlanul elálltak a kivitelezők. Ezzel egy időben a lakossági fellebbezésnek, majd panasznak köszönhetően az építési engedély első-, majd másodfokon is érvényét veszítette. Az egészségügyi intézmény a Fővárosi Tanács segítségét kérte ahhoz, hogy az új épület 1975-re kész legyen. Csakhogy a tanács építőipar túl volt terhelve a kiemelt feladatokkal, így a 30 milliós értékű pavilon megvalósításához nem állnak rendelkezésre a szükséges feltételek. Budapest ezért azzal a kérdéssel fordult az egészségügyi tárcához: elfogadható lenne-e egy olyan provizórikus megoldás, amely szerint a rekonstrukció befejezéséig a Sportkórház épületeinek hosszában (kb. 200 méteren) egy sávval keskenyebb lenne az Alkotás utca? Az EüM tudomásul vette az indítványt azzal, hogy az ötödik ötéves terv során két szárnyat lebontanak, ha 25 milliós kártérítést kapnak. A főváros azonban csak egy szűkített, ötmillió forintos kártérítést volt hajlandó fizetni az első körben szanálásra kerülő porta és trafóház után.

A Közlekedési Főosztály időközben megvizsgálta, hogy fel lehet-e gyorsítani a beruházást, ha megvan a pénzügyi háttér; így az építkezés három év alatt megva-

⁷³ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. II. 6. Szó szerinti jegyzőkönyv. 198–218.

⁷⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 15. 1. Napirendi pont. 1–12.

⁷⁵ MNL OL XIX-H-1-pp-2 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály 87. d. 454880/1974. Út- és Vasútervező Vállalat Gazdasági Műszaki Elemző Osztály. A közlekedési szakágak IV. ötéves tervre vonatkozó

műszaki-gazdasági fejlesztési koncepcióinak véleményezése. A közúthálózat és a közúti közlekedés fejlesztési koncepcióinak véleményezése. Budapest, 1974. április 16. 4–7.



40. kép. Emlékeztető: a Hegyalja út–Alkotás utca–Budaörsi út találkozási pontja 1960-ban. Később erre a helyre épült a BAH-csomópont

lósítható, vagyis a rövidebb átmeneti állapottal és a forgalomelterelésekkel jelentős megtakarítást lehet elérni. Az 1977 elejére ütemezett befejezésig várható torlódások csillapítására a KF tervbe vette a Jagelló út Hegyalja út–Csörsz utca közötti szakaszának 1975. évi átadását, hogy terelőútként működjön. A főigazgató és a munkatársai úgy számoltak, hogy bár a terelőút közel 18 millió forint pluszkiadást jelent, a 248 millió forintos végösszezből 20 millió forintot megtakarítanak azáltal, hogy a Sportkórház kártérítését csak akkor fizetik ki, ha ténylegesen elindul az említett pavilonok bontása.⁷⁶ Ezzel egy időben Nagy Rudolf a VB elé terjesztette a Budaörsi út–Alkotás utca–Hegyalja út–Villányi úti csomópont korszerűsítésének beruházási programját. A főigazgató a helyszínnek közelségén túl azzal indokolta az együttes tárgyalást, hogy a BAH-csomópont a főváros főútvonalai hálózatának egyik legexponáltabb pontja, mert itt találkozik a kelet–nyugati közúti tengely (Hegyalja út–Erzsébet híd–Rákóczi út), az M1–M7-es autópálya fővárosi bevezető szakaszának egyik ága (Budaörsi út), ugyanakkor áthalad rajta a Belváros–Sas-hegy irányú forgalom is. A csatlakozó útvonalak egy része (a Hegyalja út az Erzsébet hídtól

⁷⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 2. 4/a. Napirendi pont. 304–310.

az Avar utcáig és a Budaörsi út a Nagyszőlős utcától a Villányi útig) 1965 és 1970 között fel lett újítva, ám a kapacitásgondok megoldásához ez még korántsem volt elegendő. Míg korábban csak a nyári hétvégéken voltak jelentős torlódások, a zsúfoltság 1973-tól permanenssé vált. A vasárnap délutáni forgalmat már csak kényszerintézkedésekkel lehetett lebonyolítani: megszűnt a 61-es villamos Hegyalja úti megállója, az Erzsébet híd felől érkező járműveket pedig az Avar utca–Csörsz utca útvonalra terelték. A csomópont térségében már azért is sürgősen rendezni kellett az állapotokat, mert az M1–M7-es autópálya–Erzsébet híd útvonal korszerűsítése a harmadik ötéves tervidőszakban anyagi okokból félbemaradt.

A főváros 1971-ben tervpályázatot írt ki a forgalmas kereszteződés átalakítására, amelynek eredményeképp megszületett a beruházási javaslatban feltűnt tervezési diszpozíció. A megoldás szerint a Budaörsi út–Hegyalja út irány (az Erzsébet hídi ág) a topográfiai adottságokhoz illeszkedő felüljárón ívelt át a villamosvasúti pályára és a terepszinten lévő Hegyalja út–Erzsébet híd, továbbá a Budaörsi út–Alkotás utca felett. A mérnökök a Budaörsi út–Villányi út torkolatához berajzolták az elmaradhatatlan gyalogos-aluljárót, de egyben az is nyilvánvalóvá lett, hogy az Alkotás utca nyugati oldalán, a Csörsz utca és a Hegyalja út közötti szakaszon újabb épületbontásokra van szükség. Ez 73 lakást foglalt magában; ezenfelül áldozatul esett a XII. kerületi Ingatlankezelő Vállalat (IKV) irodaháza, a helyi Autójavító Kisipari Termelőszövetkezet és a Patyolat telephelye, két magánkertészet és a Magyar Optikai Művek (MOM) vállalati kertészete.⁷⁷ A vita során dr. Pongrácz Pál (1929–), aki 1974 és 1980 között Budapest főépítésze, majd a BME Lakóépület Tervezési Tanácskének vezetője volt,⁷⁸ a következőképpen korrigálta az elhangzottakat: a Sportkórház új épületével kapcsolatban nem annyira az Alkotás utcával párhuzamos utca lakosai által beadott fellebbezés a probléma, hiszen a szóban forgó közterület nem gyűjtő-, hanem lakóút, tehát arra nem érvényes a hivatkozásban szereplő szabályozási távolság. Az ok sokkal prózaibb: nincs elegendő tervezői-kivitelezői kapacitás. Ezért azt indítványozta, hogy fogadják el a szűkebb keresztmetszetű kiépítést, amíg nem épül fel az új kórházi szárny. Dr. Reischl Antal viszont megkérdőjelezte ez utóbbi álláspontot, mondván: a kerületi lakosok előtt nem lehet azzal érvelni, hogy egy új épület nem valósulhat meg a hiányzó oldaltávolság miatt, mert a régi kórházi pavilonok kijönnek a főforgalmi útra. További ellenérvként bukkant fel, hogy így a Sportkórház még minimum tíz évig adott formájában ott marad, pedig itt lenne az alkalom, hogy az első világháború alatt ideiglenes jelleggel létesült pavilonrendszerű egészségügyi intézmény végre megfelelő elhelyezést kapjon. Nagy Rudolf ezzel szemben rámutatott: a csúcsforgalom kezelése élvez valódi prioritást,

⁷⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 2. 4/b. Napirendi pont. 316–332.

⁷⁸ psgsz.hu/index – Arcképcsarnok – Pongrácz Pál – Letöltve: 2010. XII. 12.

ugyanis 1976-ban befejeződik a Felszabadulás téri építkezés és az Erzsébet hídi burkolatjavítás, vagyis lesz egy kvázi teljes kelet–nyugati tengely, amelyhez már csak a BAH-csomópont rendezése hiányzik. „Egyetértek Reischl elvtárrsal, tisztázni kell a kórházkérdést, de látni kell, hogy itt a csúcskérdés a BAH csomópont, az összes többi másodrendű; az, hogy egy maszeknek lebontjuk a házát, vagy arrébb kell tolni a kórházat, ezek teljesen alárendelt kérdések Budapest és az ország legfőbb útvonalát nyújtó szabad kifutás mellett... Itt Budapest egy olyan pontjáról van szó, ahol nem tudunk mást csinálni.” A projekt végül a kisajátítási és a lakóelhelyezési problémák ellenére is zöld utat kapott.⁷⁹ A pavilonrendszerű kórházak gondjaira pedig azóta sem sikerült megoldást találni...

Az Alkotás utcáról szóló vitákkal egy időben a Szentendrei úton a városhatár és a Czetz János utca között már javában zajlott a szélesítés, s folytatódott a városközpont, a Pók utca felé. A HÉV gyorsvasúttá fejlesztése során megszűnt a Mezőgazdasági Gépgyár és a Facsavargyár iparvágánya, valamint négy közúti átjáró, ugyanakkor Rómaifürdő megállóhely előtt 300 méter hosszban ívkorrekciót hajtottak végre a gyalogos-aluljáró átvezetéséhez. Ezzel egy időben három új jelzőlámpás csomópont létesült a Czetz János utcai, a Zsófia utcai és a Pók utcai kereszteződésnél.⁸⁰ A Szentendrei út első, immár 2×2 sávós szakasza végül 1974. június 30-án elkészült.⁸¹ Arról viszont le kellett mondani, hogy a Mozaik utcai RUB-provizorikus hidat a XX. kerületbe, a Dózsa György útra helyezték át. Az újabb vizsgálatok folytán kiderült: az ideiglenes híd a helyszínrajzi adottságok miatt csak részlegesen hasznosítható, ráadásul majdnem ugyanannyiba kerül, mint a végleges változat. Ráadásul a RUB-rendszerű felüljárón 20 tonna súlykorlátozás volt érvényben, pedig a Gubacsi úton jelentkező forgalmi igény legnagyobb része a nehézgépjármű-forgalomból adódott. A túlsúlyos járműveknek külön szervizutat kellett volna építeni, ezzel is konzerválva a keresztezésre jellemző permanens kapacitáshiányt. Mindez és egyéb más problémák arra indították Nagy Rudolfot, hogy inkább a kelet felé vasútvonal feletti hídnak és a külön szintű HÉV-átjáró-együttesnek az 5-ös számú fő közlekedési út rekonstrukciójával szinkronban zajló befejezését javasolja. Ez ellen a VB sem emelt kifogást.⁸²

Észak-Budán a Mozaik utcai provizorikus híd már az eredeti pozíciójában sem volt fenntartható, hiszen a 2×3 sávra bővítés nem volt lehetséges. A HÉV kanyarívének sugara ($R=100$ m) gátolta a gyorsvasúttá alakítást, ráadásul a Bogdáni úti közúti kapcsolatok értékén sokat rontottak a szintben áthaladó vágányok. A HÉV modernizációjának égisze alatt Aquincum állomás és a Szeszgyár között 400 méteres

hosszban új nyomvonalra került a vasúti pálya, majd ezzel egy időben felszedték a Magyar Textilfestő Gyár és a Goldberger Textilgyár Szentendrei utat metsző iparvágányait. Immár nem volt akadálya annak, hogy a Mozaik utca és a Szentendrei út kereszteződésében a HÉV vágányai fölé végleges közúti felüljáró épüljön. Az előzetes ütemterv a Czetz János utca–Pók utca szakasz átadását 1976. április 30-i időpontban rögzítette, amihez majd 1978. június 30-án csatlakozik a Czetz János utca–Kórház utca rész, valamint a Mozaik utcai felüljáró. A KF az anyagi eszközök átcsoportosításával a forgalomba helyezést egy évvel előrehozta: 1977 végére. A Flórián térig tartó pályaszakasz (Pók utca–Kórház utca között) viszont még tervezés alatt állt. Az új HÉV-nyomvonal kedvéért lebontották a VW-szerviz raktárát, megszűnt Filatorigát megálló, valamint a Dósai utcában, a Kaszásdűlői lakótelep építésével is összefüggésben további 95 lakás. A Szentendrei út által kettévágott keleti és nyugati területek összekötésére külön szintű átjárót terveztek (ami azóta sem készült el), viszont a római kori vízvezeték maradványai és a felüljáró mellé eső műemlék kápolna megmenekült. A koncepciót a VB vita nélkül elfogadta.⁸³

Az óbudai lakásépítési beruházások előrehaladásával szinkronban a térség úthálózatát is felújították. Átépítették a Vörösvári utat, továbbá a Bécsi út Várady utca–Nagyszombat utca, valamint a Lajos utca Zsigmond tér–Nagyszombat utca közötti szakaszát. A Bécsi út–Vörösvári úti csomópontban a 2×2 sávós kialakítású csatlakozó útvonalak forgalmát három jelzőlámpával tervezték szabályozni. Nagypanelel pályaszerkezettel meghosszabbították a 17-es villamos vonalát a Margit Kórház és a Vörösvári úti fejevágállomás között, az Óbudai remízhez vivő összeköttetéssel egyetemben. A program keretében a Bécsi út Nagyszombat utca és Zsigmond tér közötti részén, illetve a Frankel Leó utcai folytatásnál már jelentkezett a forgalomcsillapítás igénye, igaz, a Vörösvári úton 61, a Bécsi út–Lajos utca összeköttetésnél pedig 64 lakást le kellett bontani.⁸⁴

Az ötödik ötéves terv híd- és felüljáró-építési programja a Szegedi úton (Rákosrendező pályaudvar felett), valamint a 4. sz. főútvonal városi szakaszán (a MÁV lajosmizsei vonala felett) ugyancsak közúti felüljárók létesítését irányozta elő.⁸⁵ A nagy bontási költségek miatt azonban az 1976. szeptember végi VB-ülésen levették a tervet a napirendről. A távlati elképzelés szerint az észak–déli metró Határ úti meghosszabbításával és az Üllői út 2×2 sávossra szélesítésével párhuzamosan majd kialakítanak egy új forgalmi csomópontot, amely magában foglalja Kispest vasútállomás áthelyezését. A tervezett felüljáró a 2×1 közúti sávon kívül a villamos oldalfekvésű átvezetését biztosította volna, a létesítményen elhelyezkedő megállókkal; onnan azután közvetlen átszállási lehetőség nyílik a vasútvonalra úgy, hogy a metró szárny-

⁷⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 2. Szó szerinti jegyzőkönyv. 427–440.

⁸⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 29. 9. Napirendi pont. 305–310.

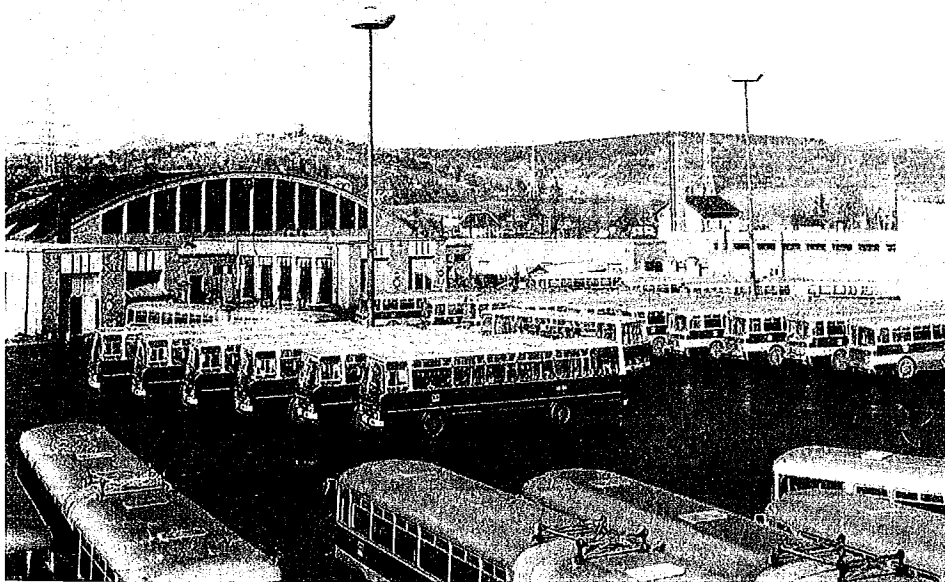
⁸¹ *Népszabadság*, 1974. VI. 30.

⁸² BFL XXIII.102.a FT VB 1974. VIII. 21. 8. Napirendi pont. 105–113/200–202.

⁸³ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. III. 5. 5. Napirendi pont. 118–123/251–252.

⁸⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. III. 16. 4. Napirendi pont. 64–68.

⁸⁵ Dr. Nagy Rudolf: A főváros közlekedésének V. ötéves terve. *Budapest*, 1977/1. 1–3.



41. kép. Az óbudai autóbuszgarázs 1975-ben Ikarus 180-asokkal és új Ikarus 260-asokkal

vonalának átadását és a villamosvágány felszedését követően megvalósítható lesz a 2x2 közúti sávós elrendezés. A 650 méter hosszú és 24 méter széles hídszerkezetből 360 métert előregyártott elemekből kívántak összeállítani, miközben az üzemek és a lakóházak kiszolgálásához terepszintű szervízút épült volna. A területbiztosításhoz le kellett volna bontani a Vörös Hadsereg útja (ismét Húvösvölgyi út) páros oldalán 51 lakóingatlant, de több üzem és sportpálya is veszélybe került. A 153 milliós költségből a Lőrinci Szalagszövő és Csipkegyár főépülete volt a legnagyobb tétel, 68 millió forinttal. Ezért egy módosított program is készült, amelyben csak 17,65 méter széles lett volna a felüljáró, ugyanúgy 2x1 sáv plusz villamospálya kialakítással, viszont elhagyták a hídról a megállóhelyet. A második változat úgy fogalmazott, hogy a MÁV állomása és a környező üzemek a híd végén elhelyezett villamosmegállókból maximum 250 méteres gyaloglással elérhetők, ám a minimális kényelmetlenséggel szemben többet nyomott a latban az, hogy így mindkét oldalon el lehetett kerülni a bontásokat. Míg az első változat költségei 467 millió, a másodiké csak 322 millió forint körül mozogtak, amiben egy 57, illetve 56 milliós pénzügyi tartalék is benne volt.⁸⁶ Reischl Antal jelezte, hogy a szervízút könnyen problémássá válhat, mert

⁸⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. XI. 9. 2. Napirendi pont. 22–27.

kedvezőtlen vonalvezetése akadályozza majd a nagyobb járművek mozgásait. Molnár Endre, az MSZMP budapesti titkára pedig arról érdeklődött, lesz-e útrekonstrukció a Határ út s a létesítmény között. Nagy Rudolf válaszában elmondta, hogy a villamos megszüntetése után négy sáv lesz a hídon, s a szintbeli keresztezésen nem fog áthaladni autóbusz. A XVIII. kerületi oldalon 39 darab egyszintes, közepes állapotú lakás bontásáról volt szó, ami nem megoldhatatlan feladat. Reischl a második alternatíva mellett foglalt állást, azzal a kiegészítéssel, hogy az épületeket most kellene lebontani, mert nem biztos, hogy a tanács meg fogja úszni a kártalanítási pereket. Ezzel Molnár is egyetértett, ugyanis a műtárgy és a házak közötti távolság kevesebb volt annál a 40 méternél, amelyet az építési szabályzat feltételezett. További kifogás tárgyát képezte a három évig tartó kivitelezés, ezért a VB-tagok többsége azt mondta, hogy ha már emiatt le kell zárni a Vörös Hadsereg útját, jó lenne a rekonstrukción is túlesni. Békesi László indítványa szerint a beruházási program elfogadása helyett kérjék fel a Közlekedési Főigazgatóságot a részletek tisztázására a szanálások és az útfelújítás költségeivel kapcsolatban. Miután Kelemen Lajos levezető elnök is magáévá tette a későbbi pénzügyminiszter véleményét, a VB levette az ügyet a napirendről.⁸⁷ Noha egy évvel később az egyszerűsített, megálló nélküli változat a Vörös Hadsereg útja páratlan oldalának szanálásával együtt már megkapta a szükséges engedélyt,⁸⁸ a megvalósítás azóta is várat magára.

Mi állhat a folyamatos halasztás hátterében? A főváros a rendszerváltásig minden bizonnyal azért nem akarta elkezdni a felüljáró kivitelezését, mert arra készült, hogy 1990 körül – a Ferihegyi repülőtér gyorsvasúti kiszolgálásának jelszavával – az Üllői út irányában folytatják a 3-as metró építését. Mivel a szintbeli vasúti átljáró az idő tájt elsősorban a tömegközlekedést akadályozta, a gyorsvasúti hosszabbítás erre megnyugtató megoldást ígért. A közúti forgalommal kapcsolatos problémák viszont azért is háttérbe szorultak, mert az új, haránt irányú elemektől – az ún. Munkás körüttől és a távlati autópálya-gyűrűtől – azt várták, hogy a sugárutakról elvezetik a forgalmat. Természetesen azt sem zárhatjuk ki, hogy a Fővárosi Tanács egyesíteni kívánta a szóban forgó műtárgy megvalósítását az észak–déli metró pestlőrinci meghosszabbításával. Ezzel együtt azt sem szabad elfelejteni, hogy a lajosmizsei MÁV-vonal sorsa hosszú időn keresztül bizonytalan volt, tudniillik a lakott területektől sokszor távol eső vonalvezetése folytán a budapesti elővárosi vasutak közül mindmáig ez produkálja a legszerényebb utasszámokat. A Budapesttel szomszédos Gyál lakói már az 1970-es években is inkább a BKV autóbuszait választották, míg a délebbre fekvő településeken élők a rendszerváltás utáni években pártoltak át a Volánbusz járataira.

⁸⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. XI. 9. 2. Szó szerinti jegyzőkönyv. 117–127.

⁸⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1978. XII. 20. 6. Napirendi pont. 101–104.

Az elmúlt húsz évben ráadásul többször felmerült – 1993-ban a Világbank utasításai, majd 1996-ban a Bokros-csomaghoz kapcsolódva a MÁV-ot érintő takarékosági intézkedések jegyében –, hogy megszüntetik a Kőbánya-Kispest–Lajosmizse–Kecskemét vasútvonalat. Legutóbb a 2007-es vasúti menetrend első változata vetette fel a teljes mellékvonali személyszállítás leállítását, de még a finomított tervezetek is a Kőbánya-Kispest–Ócsa szakaszra kívánták korlátozni a személyszállítást.⁸⁹ Mindettől függetlenül a főváros közlekedésfejlesztési terveiben benne volt az Üllői úti külön szintű vasúti keresztezés megépítése – igaz, a határidő nem volt megszabva, a dolog csupán távlati beruházként szerepelt.⁹⁰ 2007 óta viszont már nem az Üllői úti aluljáró, hanem az Ady Endre úti átvezetés került előtérbe, a 42-es villamos Gloriett utcai meghosszabbításával összefüggésben. A fenti elképzelést az Európai Unió segítségével, az ún. Közép-magyarországi Operatív Program keretében akarták megvalósítani, csak hogy 2009 márciusában levették a napirendről. Az eredetileg kilencmilliárd forintos költség ugyanis a kisajátítási problémák és a kompenzációs beruházások nyomán megduplázódott, ráadásul a műszaki tartalmi kérdések is tisztázatlanok voltak. Máig vitatott, hogy a vasút alatti műtárgy csak a tömegközlekedés vagy a közút céljait is szolgálja-e. Mivel a forgalom növekedésétől való félelem kiváltotta a környék lakóinak tiltakozását, a XIX. kerület vezetése a mindinkább közelgő önkormányzati választásra való tekintettel elbizonytalanodott. 2009. március közepén a kormány 12 másikkal együtt ezt a projektet is törölte azoknak a programoknak a sorából, amelyeket európai uniós segítséggel 2013-ig kellett megvalósítani.⁹¹

A város egy másik részén a Csömöri út–Fogarasi úti felüljárónak eredetileg 1974–1975-re kellett volna elkészülnie, de az építkezés állandó halasztást szenvedett. Miután a program átcúsúzott az ötödik ötéves tervbe, az 1975. évi hitelfedezet más célú átcsoportosítása miatt az 1976. decemberi határidőből 1977. IV. negyedévére módosították az átadást. Az építőipari költségek 20%-os drágulása nyomán azonban a projekt ellehetetlenült, mert nem voltak pénztartalékok. Az előregyártott elemekkel építkező technológia alkalmazásához viszont módosítani kellett a tervet, ami tovább emelte a költségeket. Így lett a 98 milliós tételből 141 millió. A Közlekedési Építő Vállalat (KÉV) illetékesei kezdetben úgy nyilatkoztak, hogy 1977 végére elkészül a létesítmény; de mivel a Gubacsi úti külön szintű csomópont és az M3-as fővárosi szakaszán a Körvasút sori felüljáró építését is elvállalta, kapacitásai kimerültek, a Fogarasi úti műtárgy építése lelassult. Az országos érdekekre és a forgalmi igényekre való tekintettel az M3-as bevezető szakaszán a Körvasút sor feletti

híd első üteme, valamint a csepeli átjáró kapott prioritást 1978. végi, illetve 1979. őszi befejezéssel. A VB végül azzal a módosítással fogadta el az előterjesztést, hogy az Ellenőrzési Osztálynak meg kell vizsgálnia a történeteket, hozzáfűzve, hogy pert fognak indítani a kivitelező ellen.⁹² A körvasút feletti hidat végül 1979. július 14-én adták át a forgalomnak.⁹³

Az 5. sz. fő közlekedési út bevezető szakaszán 1975 áprilisára kicserélték a Földvári út és a Határ út között a kockakő burkolatot és a közműveket. Igaz, a 2×3 sávossal kialakítás befejezésével meg kellett várni, míg 1978-ban elkészült a csepeli áramátalakító, mert az Elektromos Művek enélkül nem tudta kiváltani a keleti útpálya alatt húzódó magasfeszültségű vezetéket. Tehát a kapacitások szűkössége a Soroksári úti munkálatokat is lelassította. Ennél nagyobb gondot jelentett, hogy a XX. kerületi Helsinki út–Nagy Sándor utcai csomópontnál nem sikerült kiépíteni a végleges csepeli átjárót.⁹⁴ A ráckevei HÉV feletti provizórikus műtárgyon már 1982 körül megmutatkoztak az anyagfáradás jelei, hiszen a három tonna teherbírású hídra a túlsúlyos járművek is rendszeresen felhajtottak. A tönkremenő kapuzatok már a személygépkocsikra is veszélyt jelentettek, míg a teherforgalom a szintbeli átjáró környékén több száz méteres kocsisorokat produkált. A Közlekedési Főosztálynak a 2×2 sávra vonatkozó elképzelését a VB úgy módosította, hogy elsőre csak egy 2×1 sávossal betonhíd legyen, ez azonban a környék 2×3 sávossal útjaihoz viszonyítva csak újabb szűk keresztmetszetet ígért, ahol a műszaki hibás járművek kikerülésére sem nyílt mód.⁹⁵ Végül, a forráshiány következtében, csak 2×1 sávossal épült ki a felüljáró. 1990 után, mivel a környék ipartelepei bezártak és a teherforgalom jelentősen visszaesett, megritkultak a torlódások. A külön szintű vasúti átjárók kialakítása már az 1980-as évek folyamán erősen késett, amit Budapest soha nem tudott behozni. A pártállam utolsó tíz évében inkább csak a fővárosi autópálya-szakaszokhoz kapcsolódva, a keresztező útvonalak átmenetelésére létesítettek új felüljárókat, míg a rendszerváltás után mindössze egy ilyen műtárgy épült a XVIII. kerületi Méta utcában, amely az egyik nemzetközi áruházlánc „ajándéka” volt az építkezés során elszenvedett kellemetlenségek kompenzálására.⁹⁶

Az 1982-től erőteljesen kibontakozó válság a közlekedésfejlesztésben úgy jelentkezett, hogy az M3-as autópálya bevezető szakaszán lassítani kellett a munkálatokat. Az 1982. szeptember végi forgalomba helyezéshez előírt 360 millió forint éves keretből ekkor már csak 171 millió állt rendelkezésre. A befejezési határidő emiatt 1984. január 30-ra tolódott, ezzel viszont a XV. kerületi tanács nem értett

⁸⁹ Index, 2007. IV. 14. Megszűnhet az összes mellékvonal. – Letöltve: 2010. XI. 30.

⁹⁰ Budapest Közlekedési Rendszerének Fejlesztési Terve (BKRFIT). Közgyűlési előterjesztés. Háttér-dokumentáció. Budapest, 2001. május. Közúti közlekedés, IV/10.

⁹¹ Interjú Jancsa Tiborral, 2010. XI. 25.

⁹² BFL XXIII.102.a FT VB 1978. I. 4. Napirendi pont. 59–61/231–232.

⁹³ Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000. 259.

⁹⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1978. IX. 13. 6. Napirendi pont. 102–121.

⁹⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1987. VI. 3. 1. Napirendi pont. 2–17/143–144.

⁹⁶ Interjú Jancsa Tiborral, 2010. XI. 25.

egyed, mondván: a Csanádi György (korábban Wesselényi) utca és a Felszabadulás út között az elhúzódo építkezés folyamatosan nehezítette a gépjármű- és gyalogosforgalmat. A Közmű- és Mélyépítési Igazgatóság pedig arra is rámutatott, hogy a forgalomeltereléshez használt útvonalak és az ottani közművek fokozódó mértékű elhasználódása növeli a beruházás járulékos költségeit, nem beszélve a közterületi rend megzavarásáról. A KF voltaképp azért lobbizott – tegyük hozzá, sikerrel –, hogy 1983. szeptember 30-ra adják át az új útszakaszt, míg a teljes befejezésre az 1984. június 30-i dátumot is elegendőnek tartotta.⁹⁷

A megszorítások nyomán az M3-ashoz hasonlóan az M5-ös autópályánál, illetve a fővárosi bevezető szakasz építésével kapcsolatban is több probléma merült fel. A KPM a hatodik ötéves tervben a Budapest és Újhartyán közötti szakaszon csak félautópálya üzembe helyezésére számított, ezért a KF első ütemben csak a következőket tűzte ki célul: egy háromsávós főforgalmi út megvalósítását, a kétsávós Nagykőrösi út korszerűsítését három kilométer hosszúságban, a Nagy Sándor utcai felüljáró átadását, valamint a Határ úti szintbeli csomópont kialakítását. Az új útpálya a kispesti oldalon az ideiglenesen megmaradó ún. Kis-Burma vasút – a Ferenccvárosi pályaudvar és Soroksár vasútállomást összekötő iparvágány – mellé, a 13-as villamos nyomvonala és 49 lebontott lakás helyére került. A második fázisban az Újhartyán felé vezető három sáv, a főpálya feletti hat gyalogoshíd, valamint a Határ úti felüljáró megépítése volt napirenden. Ezt követte volna a Könyves Kálmán körúttal való összekötés. Az előkészítés folyamatban volt, de a csökkentett előirányzat miatt már a bontások megkezdésének sem volt realitása, ugyanakkor a KPM Közúti Főosztálya elzárkózott az állami hozzájárulás idő előtti felhasználásától. A VB nem tudta pótolni a hiányzó 83 millió forintot. *Cseri István* (1935–1983)⁹⁸ miniszterhelyettes arra figyelmeztette a grémiumot, hogy a KPM már döntött az M3-as építésének leállításáról, és helyette az M1-est, vagy az M5-ös folytatását támogatja. Az észérvek az utóbbi mellett szóltak, hozzátéve, hogy amennyiben a főváros kivonul a bevezető szakasz építéséből, a munkálatokat az M1-esen folytatják. *Stadinger István* azt kérte, hangsúlyozzák a beruházás népgazdasági jelentőségét a tervhivatalban folytatandó tárgyalások során.⁹⁹ A 80 milliós összeget végül az Országos Tervhivatal folyósította, így sikerült betartani az 1985. szeptember 30-i határidőt.¹⁰⁰

Az egyre növekvő forgalom miatt szinte állandósult a vita akörül, hogy az M5-ös bevezető szakaszán az útpályát két helyen fénysorompós biztosítással keresztezte volna a Kis-Burma vasút. Ennek megszüntetésével a Honvédelmi Minisztérium (HM) nem értett egyet, viszont 1985 augusztusában a Közlekedési Minisztérium (KM)

Vasúti Főosztályától mégis sikerült megkapni a bontási engedélyt. A főváros megígérte, hogy pótolja a Nagykőrösi úti vontatóvágányt. Ez az elképzelés végül elhalt, hiszen az 1980-as évek második felére megváltozott a világpolitikai helyzet.¹⁰¹ Az elbontott szakasz kiváltása műszakilag túl bonyolult lett volna, ráadásul a program 1985. évi előirányzatát a KM 70 millió, a Fővárosi Tanács pedig 50 millió forinttal csökkentette, vagyis 450 millió helyett 330 millióból kellett megvalósítani a teljes beruházást. Bár az M5-ös autópálya építése lelassult, 1985. november 30-án mégis elkészült a Budapest–Ócsai elágazás közötti 18 km hosszú, 2×2 sávós szakasz. Ehhez 2×1 szélességben, félautópályaként csatlakozott az Örkényig tartó rész, amelynek 1988. október végén kellett Kecskemétre érnie. A főváros ezért úgy taktikázott, hogy a bevezető szakasz addigra már kész legyen. Ámde közben csökkentették a kiadásokat, így a Nagykőrösi út burkolatának megerősítése, a Határ úti csomópont szintbeli útpályáinak kialakítása, valamint a XIX. kerületi Hunyadi út–XX. kerületi Nagy Sándor utca közötti felüljáró megépítése csak a második ütemben valósulhatott meg. Mindazonáltal a Könyves Kálmán körúti bevezetés az 1988–1992 közötti időszakra maradt, a Lágymányosi híddal összhangban.¹⁰²

Az egyes új gyorsforgalmi útszakaszok megnyitása ekkor már a távolságautóbusz-közlekedésben is éreztette hatását. 1986. június 1-jétől a Budapest–Lajosmizse–Kecskemét vonali gyűjtőmezőn áthaladó, a fővárostól távol végállomásozó viszonylatok (Szeged, Makó, Hódmezővásárhely, Orosháza) a gyorsabb eljutás érdekében rátértek az M5-ösre. Budapest és Eger között új reggeli és napközbeni gyorsjáratok indultak; ugyanakkor a Budapest–Gyöngyös viszonylatot egy harmadik, Mátraháza–Kékestető viszonylat fejlesztette tovább.¹⁰³ A Budapest–Eger–Ózd és a Budapest–Eger–Jósvafő távolsági vonalcsoporthoz járatai Gyöngyöstől az M3-as, a Budapest–Tatabánya–Győr–Sopron felé közlekedő autóbuszok pedig az M1-es sztrádát használták. Ezzel párhuzamosan a Budapest–Székesfehérvár–Veszprém útvonalon is további eltolódás ment végbe a távolsági autóbuszok javára.¹⁰⁴ Az autópályák valóban hozzájárultak a Volán térnyeréséhez, ugyanis a jól kidolgozott pályaudvar-telepítési koncepció jóvoltából sokrétű és – a vasúttal összevetve is – jó minőségű átszállási kapcsolatok révén a távolsági autóbuszok óriási előnnyel közlekedhettek. Az 1980-as évek végén a bevezető szakaszokon gyakorlatilag akadálymentes volt a közlekedés. Noha a Hungária gyűrűn mindig is akadott nehezen kezelhető csomópont, a nagyobb torlódások jóval a rendszerváltás utáni években állandósultak.¹⁰⁵

¹⁰¹ Interjú Jancsa Tiborral, 2010. XI. 25.

¹⁰² BFL XXIII.102.a FT VB 1985. IX. 11. 4. Napirendi pont. 195–212.

¹⁰³ MNL OL XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ Vállalat 1970–1987. 6. d. Tájékoztató az 1986. május 26-i Vezetői Értekezletre. Tájékoztató az 1986/87. évi menetrendváltásról. Budapest, 1986. május. 1–13.

¹⁰⁴ MNL OL XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ Vállalat 1970–1987. 8. d. Tájékoztató a Vezetői Értekezlet tagjai részére. 1987. V. 18. Tájékoztató az 1987/88. évi menetrendváltásról. Budapest, 1987. június 1. 8–12.

¹⁰⁵ Interjú Jancsa Tiborral, 2010. XI. 25.

⁹⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. IV. 14. 8/B Napirendi pont. 105–108/120.

⁹⁸ www.tortenelmizar.hu>Névtár>Életrajzok>Cseri István – Letöltés: 2010. XI. 29.

⁹⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. IX. 30. 2. Napirendi pont. 5–17/190–191.

¹⁰⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. XI. 10. 10. Napirendi pont. 300–302./344–345.

A BKV helyzete. A járműpark modernizációja

A budapesti tömegközlekedés színvonala 1970–1971-ben soha nem tapasztalt mélypontra süllyedt. Az utasok szempontjából az egyik legszembetűnőbb válságjelenség a krónikus zsúfoltság volt. A probléma olyan méreteket öltött, hogy például a 23-as busz vonalán csúcsidőszakban a forgalmasabb megállókban külön személyzet teljesített szolgálatot azzal a feladattal, hogy a felszállni szándékozó embertömeget bepréselje a buszokba.¹⁰⁶ A járműállományt, noha a közlekedési vállalat komoly beruházásokat tervezett, nem lehetett tovább növelni, mert hiányzott a kiszolgálói háttér. Ugyanakkor kínálkozott egy másik, a lehetőségek intenzív kiaknázását lehetővé tévő lözveg: a lépcsőzetes munkakezdés. Ez nem volt új keletű, a tanácsulési viták jegyzőkönyveiben már a hatvanas években is felbukkant. A csúcsidőbe való beavatkozás a hetvenes évek elején már komolyan foglalkoztatta a közlekedési szakmát. Ezt mutatja a BKV akkori forgalmi igazgatójának, *Bíró Lajosnak* a *Budapest* folyóirat hasábjain megjelent cikke, amely részletes számításokkal indokolta meg a lépcsőzetes munkakezdés szükségességét. A fővárosban a napi négymillióra taksált utazás 22%-a a reggeli, 38%-a az esti csúcsban történt, azaz összesen hét óra alatt bonyolódott le a napi forgalom közel 60%-a. Forgalomszámításokkal sikerült felfedni a csúcsidei utazási igények természetét: a legerősebb forgalmú órák utasterhelése nem oszlott el egyenletesen; negyedórás periódusokban, úgynevezett csúcsnegyedórákban érte el az utasforgalom a legnagyobb értékeket. A reggeli és a délutáni órákban tapasztalt zsúfoltság a BKV forgalmi igazgatója szerint csúsztatott munkakezdéssel 10%-kal mérsékelhető lenne. Mi több, Budapesten már próbálkoztak vele: 1955-ben 30%-os zsúfoltságcsökkenést értek el a munkaidő megváltoztatásának módszerével, ám a kísérletet nem folytathatták a gyárak és az üzemek ellenállása miatt. A BKV újabb próbálkozása azonban nem azt célozta, hogy magát a csúcsidőt nyújtsák el, hanem hogy azon belül negyedórás-félórás csúsztatásokkal variálják a munkaidőt. A beavatkozást megelőzően a vállalat felméréseket végzett a nagyobb utasforgalmat generáló intézményekben, üzemekben, majd az adatok számítógépes feldolgozása után döntött a szükséges módosításokról.¹⁰⁷

A kormányhatározattal végrehajtott intézkedés szerint 1972 szeptemberétől 1973 júliusáig teljeskörűen bevezetik a lépcsőzetes munkakezdést. A feladat végrehajtására különbizottság létesült, a megállapodásokat pedig a BKV egyenként kötötte meg az érintett vállalatokkal, iskolákkal. Így összesen 716 üzemben és 28 felsőoktatási, illetve 96 középfokú oktatási intézményben változott a munkaidő vagy a tanítás

kezdésének időpontja. Az eltoló munkakezdés így körülbelül 240 750 dolgozót és mintegy 79 200 diákot érintett. A felkeresett vállalatok és intézmények nagy része a kezdeményezést kedvezően fogadta, 42 esetben mégis be kellett vonni a főhatóságokat is a cél elérése érdekében. Az új, lépcsőzetes munkakezdéshez alkalmazkodva a MÁV és a Volán is módosította budapesti menetrendjeit. A BKV így elégedetten állapíthatta meg, hogy járatain a kritikus csúcsnegyedórákban jelentősen csökkent a tömeg, s egyenletesebbé váltak az utazási igények. Költséghatékonysági szempontból is fontos volt a csúcsidő széthúzása, ugyanis a tárgyaló módszernek köszönhetően minimális anyagi ráfordítás árán igen nagy mértékben tudták csökkenteni a zsúfoltságot.¹⁰⁸ A kedvező eredményekkel kecsegtető program utóélete azonban meglehetősen ellentmondásosra sikerült. Egy 1976–1977 során elvégzett átfogó ellenőrzés rávilágított, hogy a lépcsőzetes munkakezdés bevezetése óta mintegy 300 vállalat önkényesen megváltoztatta a munkarendjét, valamint további 400 esetben jött létre olyan, jelentősebb forgalmat generáló intézmény, amely semmilyen egyeztetést nem folytatott a BKV-val. 1981-ben a vállalat újra revíziót végzett, melynek során bekérte az összes, 50 főnél több alkalmazottat foglalkoztató üzem vagy intézmény adatait, és még mindig talált önkényeskedőket. Ennek ellenére a BKV természetesen végrehajtatta a kívánatos munkarendi módosításokat.¹⁰⁹

További intézkedéssel bevezették a differenciált bérrendszert, amely a járművezetői fizetéseket az egyes vonalak nehézségi foka szerint állapította meg. 1973. január elsejétől életbe lépett a korengedményes nyugdíjazás, ráadásul az egyéb közületi gépjárművek számának redukálásával jelentős járművezetői létszám szabadult fel.¹¹⁰ Az ily módon gyarapodásnak indult járművezetői gárdával megindulhatott a gyorsautóbuszhálózat rendszerének kiépítése, amelyet egy 1969-es tervezet rögzített. Mivel Budapesten a tömegközlekedési hálózat sűrűsége megfelelőnek volt mondható, ezért az utazási igények koncentrálásával, azaz egyes viszonylatok megállóinak csökkentésével tudtak lényegesen javítani az eljutási időkön. A hálózattervezés során három alapelvet követtek. Egyrészt olyan, csak csúcsidőben közlekedő gyorsbusz-viszonylatokat hoztak létre, melyekkel párhuzamosan megmaradtak az alapjáratok. Másrészt olyan helyeken indultak expresszbuszok, melyekkel párhuzamosan más (villamos vagy busz) viszonylatok is közlekedtek. Harmadrészt pedig indultak gyorsautóbuszok kifejezetten az egyes villamosviszonylatokkal párhuzamosan, azokkal konkurálva. Az gyorsított viszonylatokon az utazási idő a számítások szerint 20%-kal csökkent, s növekedett a kapacitások kihasználtsága. Az új járatokra ugyanakkor nem csupán a gyakorlott, jobban kereső járművezetőket osztották be. A menetrendszerkesztés során ugyanis eleve gondoltak arra, hogy a

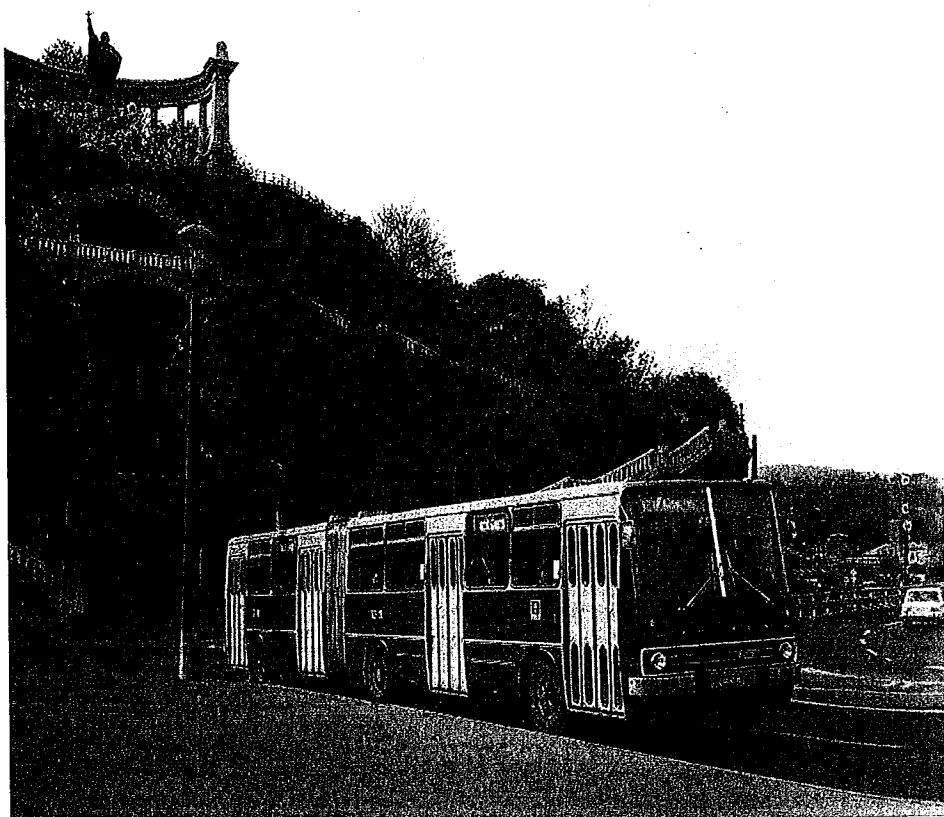
¹⁰⁸ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap*. 208–209.

¹⁰⁹ Forgalomfejlesztési törekvések a BKV-nál. *Budapest*, 1982/8. 4–5.

¹¹⁰ Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap*. 199–200.

¹⁰⁶ Interjú Czilli Zsuzsanna XX. kerületi lakossal, 2014. IX. 09.

¹⁰⁷ Bíró Lajos: Miért van szükség a lépcsőzetes munkakezdésre? *Budapest*, 1972/6. 26–27.



42. kép. „Egy gyönyörű barátság kezdete.” Első szériás Ikarus 280 típusú autóbusz a BKV színeiben, 1975-ben

menetidőket az átlagos felkészültségű sofőrök is tartani tudják. Az első kedvező tapasztalatok alapján a BKV úgy döntött, hogy a lehetőségek szerint tovább fejlesztí a hálózatot.¹¹¹

Az 1971-ben hozott kormányzati intézkedéscsoport eredményeképpen 1973 márciusában a két évvel korábbihoz képest 30%-kal több járművezető dolgozott a BKV-nál, a havi túlóra fejenként 67-ről háromra csökkent, ugyanakkor a napi forgalomban lévő autóbuszok mennyiségét is sikerült 160-nal feljebb tornászni. 1971–1972 folyamán 274 autóbusz, 40 csuklós villamos és 16 háromrésztes HÉV-szerelvény érkezett a fővárosba; ám az autóbuszok átlagéletkora mégis öt évről hat évre, a villamosoké 29-ről 31-re növekedett. A minimális járműpótlás éves szinten 22

¹¹¹ Bíró Lajos: A gyorsautóbusz-hálózat kialakítása. *Budapest*, 1973/1. 28–29.

villamos beszerzését tette volna szükségessé, de a fejlesztési terv redukálása miatt csupán nyolcra volt lehetőség. Amíg pár évvel korábban a kapacitáshiány, most a beruházási források elégtelensége akadályozta a fejlesztéseket, amihez az új eszközök árának jelentős emelkedése is társult. Példának okáért 1969-ben egy csuklós autóbusz 993 000 forintba került, ám 1973-ban ugyanezért már 1 480 000 forintot kellett fizetni. Ezzel párhuzamosan a Közlekedési Főigazgatóság egyértelművé tette, hogy 1974–1975 folyamán nem lehet számítani a kapacitás lényeges bővülésére – a Millenniumi Földalatti Vasút átadásán, valamint a fogaskerekű vasút rekonstrukcióján kívül. A KF hangsúlyozta, hogy a lépcsőzetes munkakezdés, az elkülönített autóbusznyomsávok felfestése, a felszíni közlekedésnek a metró üzembe helyezésével szinkronban történő átszervezése javított ugyan a helyzeten, csak hogy az elmaradó fejlesztések negatív hatásait még így sem tudták ellensúlyozni. Az új lakótelepek kiszolgálásához egyre nagyobb volumenű beruházásokra volt szükség, s a cég hitelfelvételre kényszerült. Emiatt a KF szorgalmazta, hogy a lakásépítések pénzügyi előirányzataiban a tömegközlekedés létesítményei is benne foglaltassanak. A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságának ülésén ugyanakkor felvetődött: az autóbuszokat célszerű volna főjavítás előtt selejtezni, mert e nem túl magas színvonalú tevékenység aránytalanul nagy forrásokat köt le. A főváros ezzel egy időben szerette volna feloldatni a 104/1972. OT-PM-KSH közlemény szigorító rendelkezését, miszerint a nyomvonal jellegű állóeszközök teljes vagy részleges cseréje beruházásnak minősül, ugyanakkor pótlólagos állami támogatást kért ahhoz, hogy a kelet–nyugati metró jobb kihasználása érdekében vezessék be az ötkocsis szerelvényeket, valamint hogy növelhessék a felszíni tömegközlekedés járműállományát, főleg az autóbuszok és a villamoskocsik számát.¹¹² A Fővárosi Tanács elsősorban annak kapcsán fogalmazott meg fenntartásokat, hogy mivel a BKV-nál az 1971 és 1975 közötti években a tervezettnél kevesebb járművet fognak szolgálatba állítani, elmarad az új autóbuszgarázsok építése, és a leromlott műszaki állapotú villamosvágányok rekonstrukciója sem fog a kívánt ütemben haladni.¹¹³ Daczó József azt indítványozta, hogy 200 autóbuszon ne végezzék el a második revíziót, hanem a nagyjavítás terhére vegyenek új járműveket, ahogy a tehergépkocsiknál erre már volt lehetőség. Ugyanezt a módszert vezette volna be a villamosoknál is. Ezért arra kérte a VB-t, támogassa annak a már megrendelt 50 villamosnak a megvételét, amely főleg az Újpalotai lakótelepen kellene. *Skoda Lajos* elnökhelyettes a rakpart szélesítésére vonatkozó elképzelést hiányolta, mondván, hogy ezzel lehetne tehermentesíteni a belső úthálózatot, majd azt javasolta, hogy a beruházást hozzák előre az ötödik öt éves terv keretében.

¹¹² BFL XXIII.102.a FT VB 1973. IV. 11. 1–2. Napirendi pont. 3–34.

¹¹³ A kormányhatározat és a tömegközlekedés. *Budapest*, 1973/1. 29. Fórum.

Az ülésen vendégként jelen lévő dr. Csanádi György elismerően szólt a Közlekedési Főigazgatóság munkájáról, de nyomban hozzátette: „nem tudják magukat adminisztrálni”. A miniszter, aki szerint az észak–déli metró első szakaszával a budapesti közlekedés túljutott a mélypontra, dicsérte a gyorsautóbusz-hálózat megszervezését, ugyanakkor kérte, hogy a BKV maradjon csak meg a tömegközlekedés szószólójának, az autózás problémáival a Közlekedési Főigazgatóság foglalkozzon. Azt, hogy felújítás helyett új járműveket vegyenek, helyeselte; szerinte a probléma inkább ott jelentkezett, hogy az Ikarus túlságosan az exportra koncentrált.¹¹⁴

Néhány nappal 1973 szilvesztere előtt elkészült a Millenniumi Földalatti Vasút meghosszabbítása a Mexikói útig. 1974 áprilisáig a jelző- és biztosítóberendezéssel, továbbá az új járművekkel még akadtak kisebb problémák. A kezdeti 60%-os menetrendszerűség 90-96%-os szintre javult, a korábbinál hosszabb útvonalon a 15 perces menetidő 12,5 percre csökkent, amit végül sikerült 11 perc alá szorítani.¹¹⁵

A Fővárosi Végrehajtó Bizottság 1974. május 15-i ülésén az ötödik ötéves terv folyamán esedékes járműbeszerzésekről tárgyaltak. Három különböző elképzelést vitattak meg. Az első szerint, ha 1400 új autóbuszt állítanak be, a BKV közúti járműparkja eléri a 2000 darabos lélektani határt, miközben három autóbuszgarázs rekonstrukciójával, illetve egy új létesítésével az elhelyezés is megoldódna. A köztöptálys üzemágnál 40 villamost, valamint a korszerűsödő elővárosi gyorsvasúti vonalakhoz 61 új MX szerelvényt ütemeztek be. A második változat a villamosvasúti járművek terén már 60 darabos csökkentést irányzott elő, ráadásul 110 millióval redukálta a telepfejlesztés költségeit. A harmadik viszont nem is számolt villamosbeszerzéssel, noha a közúti vasút eszközeinek életkora jóval 30 év felett járt. Ezzel egy időben elmaradt volna a leginkább elavult HÉV-szerelvények selejtezése, s pályakorszerűsítésekre is 430 millióval kevesebbet irányzott elő a terv, holott a már meglévő hiányosságok is súlyos zavarok forrásai voltak.¹¹⁶

A döntéshozók ugyanis mind állami, mind fővárosi szinten újragondolták a felszíni tömegközlekedés fejlesztésének irányait. Fél évvel az ötéves tervi feladatokról szóló tanácsülés előtt ugyanis kirobbant a negyedik arab–izraeli háború, amely az Egyesült Államok elleni bojkottba, illetve a kőolaj árának drasztikus emelésébe torkollott. Noha Magyarország ez irányú szükségleteit döntően a Szovjetunió fedezte – tegyük hozzá, hogy a világpiaci áraknál olcsóbban –, a hiányzó mennyiség a Közel-Keletről származott, vagyis a kezdődő világgazdasági válság negatív hatásait a propagandával ellentétben nem sikerült a határainkon feltartóztatni.¹¹⁷ Tekintettel a várható üzemanyagár-emelkedésre, továbbá az Ikarus 200-as típuscsalád 300 000



43. kép. ZIU-5 trolibusz belső tere 1980-ban

forinttal magasabb beszerzési árára, de főleg a régebbi modellekhez képest 35-40%-kal drágább üzemeltetési költségekre, a KPM és a Fővárosi Tanács már sokkal elfogadóbban viszonyult azokhoz az elektromos meghajtású járművekhez, amelyeket korábban még meg akart szüntetni, vagy legalábbis háttérbe kívánt szorítani.¹¹⁸ Igaz, hogy a villamos és a HÉV utasainak száma csökkent, illetve a pályamunkások utánpótlása és szociális helyzete továbbra sem volt rendezettnek tekinthető,¹¹⁹ a Minisztertanács 1975. december 19-én mégis úgy döntött, hogy a közúti vasúti járműpark jelentős előregedése miatt szükséges a járműállomány rekonstrukciója, ami tíz év alatt fog megvalósulni. Az ötödik ötéves tervben Budapest 571 millió forintot különített el az adott célra, amihez a vállalatban belüli átcsoportosításokon és az elmaradó felújításokból megtakarított összegeken kívül költségvetési támogatást is előirányoztak. A külkereskedelmi minisztert és a kohó- és gépipari minisztert felszólították, hogy sürgősen tisztázza a szocialista relációból történő beszerzés lehetőségeit, figyelembe véve a csehszlovák járművek próbaüzemének tapasztalatait.¹²⁰

Egyértelműen e folyamat része volt a budapesti trolibuszhálózat megmenekülése. Hiszen a főváros 1968-ban a járművek leromlott műszaki állapota, gazdaságtalan

¹¹⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1973. IV. 11. Szó szerinti jegyzőkönyv. 147–186.

¹¹⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. IV. 10. 6. Napirendi pont. 340–343.

¹¹⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 15. 1. Napirendi pont. 1–7.

¹¹⁷ Aczél Endre: I. m. 201–202.

¹¹⁸ MNL OL XIX-A-83-a 375. d. MT 1974. VIII. 29. 561. sz. Jegyzőkönyv. 3. Napirendi pont. 8–11.

¹¹⁹ A Budapesti Közlekedési Vállalat munkája. Budapest, 1975/11. 4–5.

¹²⁰ MNL OL XIX-A-83-b 3581/1975 MT /XII. 19./ 767. d. 1–2.

üzemeltetése, a háborús mozgósításra való alkalmatlansága és kedvezőtlen forgalomtechnikai adottságai miatt úgy határozott, hogy 1980-ra fokozatosan megszüntetik a trolibuszközlekedést Budapesten. Az új autóbuszok beszerzésének lassúsága, a kapacitáshiány és nem utolsósorban a környezetvédelmi szempontok azonban az elképzelés újragondolására késztették a szakma képviselőit és a főváros vezetőit. Nagy Ervin a gépjárműforgalom környezeti ártalmainak megelőzésére a gáz- és az elektromos üzemű tömegközlekedési eszközökben látta a megoldást, hozzátéve: majd csak évtizedek távlatában derül ki, hogy a hibrid üzemű – belső égésű motorral és elektromotorral egyaránt felszerelt – autóbusz, vagy a hagyományos felsővezetékű megoldás fog elterjedni.¹²¹ Ezzel egy időben egy elkötelezett szakember, Riss Jenő (1934–), korábban az Ikarus Karosszéria és Járműgyár gyárfejlesztési és beruházási főosztályvezetője,¹²² a BKV osztályvezetőjeként az Országos Vezetőképző Központhoz írott szakdolgozatában már 1976-ban rámutatott: az olajárak emelkedése és a környezetszennyezés minőségi változása folytán sok tekintetben javíthatók a trolibusz gazdaságossági mutatói. Az 1970-es évek közepére ugyanis a lakóházak fűtéséből és az ipari üzemekből származó égéstermékkel szemben túlsúlyba került a járművek által kibocsátott légszennyezés. Az autóbuszok emisszióját még a legkorszerűbb gázmotorok alkalmazásával sem szüntethették meg, mialatt a robbanómotorral üzemelő tömegközlekedési eszközök károsanyag-kibocsátását a forgalmi torlódások is növelték. A gáz mint üzemanyag használata ugyanakkor költséges óvintézkedéseket követelt, csökkentette a motor fajlagos teljesítményét, ráadásul ennek világpiaci ára erősen függött a kőolajétól. Az adott szempontok figyelembevételével a szerző a forgalmizavar-érzékenység oldásához a trolibuszok önjáró képességének megteremtését szorgalmazta, a forgalmasabb autóbusz- és a kis forgalmú villamosviszonylatok kiváltását tüntetve fel a trolibuszhálózat fejlesztésének legfőbb céljaként.¹²³

A Végrehajtó Bizottság 1976. július 7-én önkritikusan elismerte, hogy a szóban forgó közlekedési eszközben van fantázia, tudniillik a környezeti problémáktól eltekintve a járművek forgalomtechnikai jellemzői pozitív irányban változtak, ráadásul beszerzésük lehetősége is lényegesen kedvezőbben alakult. Így történt, hogy a BKV az 1974-es év folyamán, az Ikarus szakmai felügyeletével, új járműveket készített a járműgyár 260-as és 280-as típusainak váz- és egyes egyéb fődarabjait, valamint a még szolgálatban lévő ZIU-5 típusú trolibuszok selejtezett példányaiból kinyert elektromos rendszert felhasználva. A kedvező üzemi tapasztalatok birtokában a különböző hatástanulmányok megállapították, hogy az autóbusz- és a trolibusz-köz-

lekedés kapacitás terén közel egyenrangúnak tekinthető, de a járművek élettartama az utóbbinál hosszabb.¹²⁴ Abban egyetértett a szakma, hogy az alkalmazás gazdaságosságát mindenekelőtt a járműtípus, valamint a kialakult hálózat szabja meg. A forgalomtechnika szempontjából továbbra is az autóbusz volt a leggazdaságosabb, de a környezetvédelem egyértelműen a trolibusz és a villamosvasút mellé tette le a voksot. A KF, egyetértve a BKV-s főosztályvezető következtetésével, főleg a kis forgalmú villamosvonalak, továbbá az összefüggő, erősebb és közepes forgalmú autóbuszvonalak helyett gondolt trolibusz alkalmazására. A hegymászó képességen kívül egy újabb érv is szerepelt a vitaanyagban: a kedvezőbb ergonómiai kialakítás jóvoltából lehetőség nyílt a női munkaerő fokozottabb alkalmazására, s ezzel enyhült a munkaerőhiány. A jelentés ugyanakkor a hátrányok közé sorolta, hogy a felsővezetékek rontják a városképet, illetve a vezetékkeresztezesek és a váltók csökkentik a sebességet.¹²⁵

A beszerzésnél több opció jöhetett számításba. Először is további járművek behozatala a KGST-országokból, elsősorban a Szovjetunióból; másodsorban a BKV–Ikarus kooperációban előállított prototípusok alapján import, illetve hazai gyártású erőáramú berendezésekkel itthoni sorozatgyártás. Már folytak a tárgyalások szovjet gyártású villamosberendezések szállításáról, amelyekkel Ikarus–karosszériás trolibuszokat állítanak majd elő; közben a Ganz Villamossági Művek is felajánlotta, hogy nagyobb sorozat (mintegy 100 db/év) megrendelése esetén vállalkozik az önálló fejlesztésre. Végül, de nem utolsósorban, ahhoz is nyitva állt a lehetőség, hogy kísérleti célból beszerezzenek egy nagyobb teljesítményű (BBC gyártmányú) komplett villamos gépezetet. Mindezek alapján úgy tűnt, hogy a trolibuszállomány a tervidőszak végére 350-re növelhető, amihez már szükség volt a tárolókapacitás bővítésére.

A tervezők a sűrű beépítésű, erősen szennyezett városrészekben (például a Belvárosban), a kiemelt zöldterületek, pihenővezeték (például a Városliget, Népliget), valamint egyes lakótelepek és a budai hegyvidék területein javasolták a hálózat kiterjesztését, noha az ötödik ötéves tervben infrastrukturális háttér hiányában szó sem volt budai vonalokról. Az első ütemben a 75-ös viszonylat korszerűtlen járműveinek leváltását és helyettük 54 BKV–Ikarus kooperációban készült csuklós trolibusz szolgálatba állítását javasolták.¹²⁶ Ezt követte a 72-es trolis útvonalának módosítása, hogy kiválthassák a Városligetben megszüntetett 25-ös villamost pótló autóbuszokat. Az elbontott vágányok helyén, az Állatkerti körút közműveinek felújításával összhangban sor került az útpálya korszerűsítésére is, hogy 1977-től átadható legyen az új, Szondy utca–Állatkerti körút–Május 1. út–Ajtósi Dürer sor–Hungária körút útvonal. Mivel az észak–déli metró harmadik szakaszának kiépítése után megszűnik a

¹²¹ Nagy Ervin: Mi lesz a trolibusszal? *Budapest*, 1973/6. Fórum. 26–27.

¹²² www.tortenetitar.hu/index > Név tára > Életrajz > Riss Jenő – Letöltve: 2010. XII. 23.

¹²³ MNL OL XXIX-H-22-b VOLÁN TRÖSZT. 21. d. 501459/1976. A TROLIBUSZ JÖVŐJE. Riss Jenő szakdolgozata. Országos Vezetőképző Központ, 1976. június. 5–40.

¹²⁴ A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. II. 1987. 376–378.

¹²⁵ Dr. Gyulai Géza: A trolibusz alkalmazásának helye és feltételei. *Városi Közlekedés*, 1977/1. 25–28.

¹²⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. VII. 7. 8. Napirendi pont. 238–250.



44. kép. Atlétatrikóra vetkőzött trolibuszvezető küzd a ZIU-9 típusú trolival és a nyári hőséggel, 1982

15-ös és 15/A-s villamos üzemi kapcsolata, az egyébként is gyér forgalmú viszonylat helyett a 79-es trolibuszt a Dráva utca–Pozsonyi út (vagy Kárpát utca) útvonalon a 76-os végállomásáig akarták meghosszabbítani. Az összefüggő hálózati koncepció ugyanakkor lehetővé tette, hogy a Belvárost a Kacsóh Pongrác úti lakóteleppel összekötő 74-es autóbusz helyett is trolibusz járjon.

A trolibuszközlekedés bővítésének második ütemében azt tervezték, hogy a Zuglói lakótelepen megszüntetik a kis forgalmú 64-es villamost és néhány ehhez kapcsolódó autóbusz-viszonylatot, Újpest rekonstrukciója keretében pedig a 20-as és a 30-as autóbuszt helyettesítik trolibusszal.¹²⁷ A 8-as és a 10-es villamosvonal az észak–déli metróvonal harmadik szakaszának építésével párhuzamosan ugyancsak a megszüntetendők között szerepelt, míg a 96-os autóbuszvonal „villamosítása” Újpalota bekapcsolását ígérte. A tervezők itt már Budáról sem feledkeztek el, hiszen az 58-as villamosvonal pályája olyan rossz állapotban volt, hogy az útkorszerűsítés plusz a trolibuszüzem megvalósítása is gazdaságosabbnak tűnt; ez utóbbi a hűvösvölgyi gyorsvillamosvonalra „hordta volna rá” az utasokat.¹²⁸ A szakértők elismer-

ték, hogy ez az elképzelésük ellentmond az egységes hálózati koncepciónak, de a Szépileti villamosvasúti kocsiszn felújításával közel 20 jármű tárolása és alapszintű karbantartása is megoldhatónak tűnt. Időközben egy csuklós trolibuszba kísérleti jelleggel önálló aggregátort szereltek, aminek révén a jármű a felsővezeték nélküli szakaszon 20 kilométeres sebességgel haladhatott, míg a közös villamos-trolis munkavezeték tesztje arra szolgált, hogy a Duna-hidakon is lehessen az utóbbival közlekedni, főleg csúcsidőn kívül.¹²⁹ A KPM nevében Molnár János úgy nyilatkozott, hogy mindig a „kedvenc” közlekedési eszköz a leggazdaságosabb, de ha a VB ragaszkodik az új irányvonalhoz, a szovjet import lenne a legcélszerűbb, hiszen a főváros már lekötött 250 járművet. Molnár ugyanakkor rámutatott, hogy a három kooperáció csak kis sorozat gyártására lenne alkalmas 8-10 éves megtérüléssel, így csak távlatilag lehet reális, míg a hegyi viszonylat rentabilitása kapcsán továbbra is szkeptikus maradt. Kelemen Lajos vezető elnök indítványára az előterjesztést elfogadták, az ipari háttérrel viszont nem foglalkoztak.¹³⁰ A zugligeti vonal megvalósításának nem lett volna értelme, ugyanis a hálózattól messze lévő szigetüzem fenntartása jelentős többletköltséggel fenyegetett. Bár felmerült, hogy önjáróképesse tehetnék a viszonylatot – értesüléseink szerint Volkswagen hajtáslánccal üzemeltetett dinamó révén –, ám ez több okból nem bizonyult célravezetőnek. Az, hogy a kizárólag a Duna bal partján működő trolibuszhálózatot Újpestig kiterjesszék, már megalapozottabbnak tűnt, viszont itt is számtalan akadály tornyosult a megvalósítás előtt. A 20-as és a 30-as autóbusz-viszonylat csak a XIII. kerületi Vágány utcáig fut párhuzamosan a 75-ös trolibusszal, ezért az árambetáplálási rendszert olyan területekre kellett volna kiterjeszteni, ahol annak nem volt előzménye. Ezzel párhuzamosan jelentős útburkolat-felújításra is szükség lett volna – főleg a IV. kerület külvárosias utcáiban –, mivel a kockaköves vagy más okból rossz minőségű útfelület az áramszedő kiugrásával fenyeget, s ez rossz esetben vezetékszakadással is járhat. Mivel a 20-as (ma 20E) és a 30-as autóbusz-viszonylat a 15 kilométeres útvonalon ki van téve a forgalmi zavaroknak – baleset, útépítés stb. folytán –, a kötöttpályás üzem csak súlyosbított volna a helyzetet. Célszerűbb lett volna inkább a 8-as és a 10-es villamos felújításáról vagy részleges nyomvonal-korrekciójáról gondolkodni, mert így a Lehel úti vágányokkal összekötve egy újabb átszállásmentes belvárosi kapcsolatot lehetett volna teremteni.

A hetvenes évek közepén a villamosközlekedés ügyét is áttekintették. Az addig jobbra csak sorvadó üzemet a Minisztertanács egy 1975-ben elfogadott határozatával (3581/1975) átfogó rekonstrukciónak kívánta alávetni. A kedvező határozat azonban komolyabb vitát generált a BKV és a Ganz között, mivel Ganz Villamossági Mű-

¹²⁷ Benedek István Gábor: A győztes trolis. *Budapest*, 1977/2. 18–19.

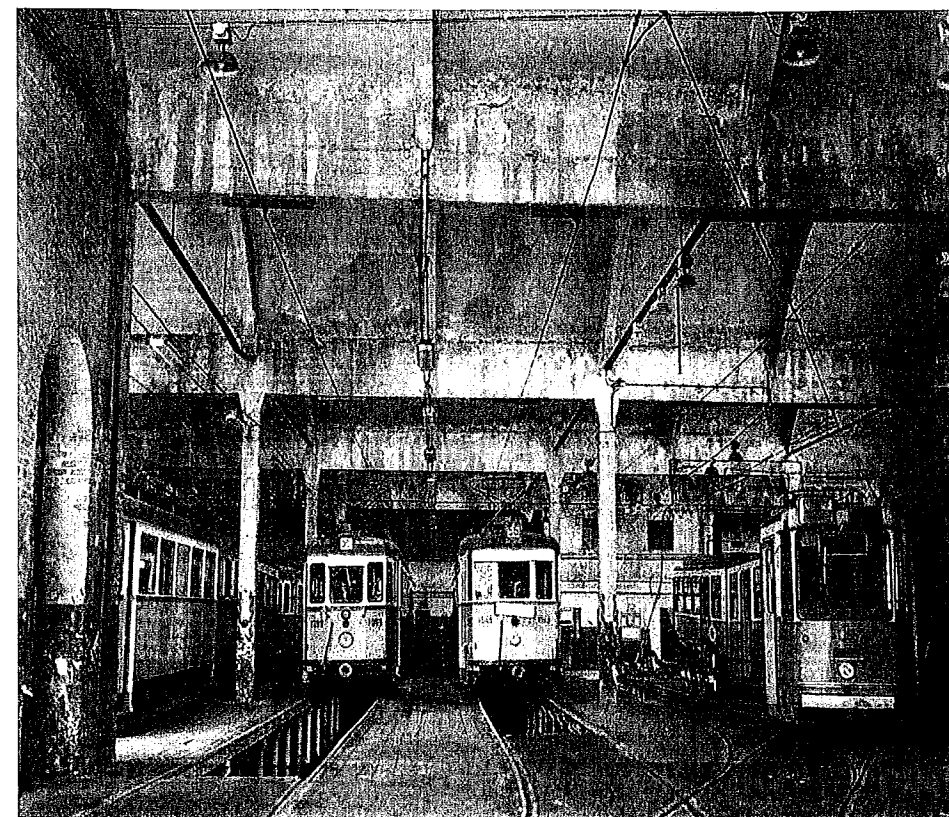
¹²⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. VII. 7. 8. Napirendi pont. 238–253.

¹²⁹ Keller László: A trolibusz reneszánsza. *Budapest*, 1979/4. 12–13.

¹³⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. VII. 7. Szó szerinti jegyzőkönyv. 370–374.

vek (GVM) és a Ganz-MÁVAG az ötödik ötéves terv kezdetén megállapított előzetes árhoz képest majd két és fél millió forinttal drágábban, szerelvényenként 9 405 000 forintért tudta volna leszállítani a villamosokat. Erről a GVM 1976 februárjában tájékoztatta a közlekedési vállalatot, az áremelkedésekre hivatkozva. A BKV-nak így a 80 darabosra tervezett flotta helyett összesen csak 60 jármű beszerzésére nyílt volna lehetősége, noha a tízéves villamosvasúti rekonstrukció keretében 135 jármű beszerzése volt kívánatos. Így a BKV és a városvezetés felvetette a kedvezőbb árú csehszlovák villamosok beszerzésének a lehetőségét is. Természetesen a magyar járműgyártó óriás érdekei nem az importot diktálták. A Ganz vezetői több ízben is figyelmeztették a BKV-t és a városvezetést az ügy súlyosságára. Megemléztették, hogy a hírsztelesekkel ellentétben a járműgyártó mindig képes volt kielégíteni a főváros igényeit, sőt kizárólag a BKV szűkös forrásai korlátozták a gyártási tevékenységet. A Ganz továbbra is képes lenne a budapesti igények maradéktalan kielégítésére. Papp György, a GVM vezérigazgatója, 1976. június 9-i, Daczó Józsefnek, a BKV vezérigazgatójának címzett levelében megalapozatlannak nevezte azt az állítást, hogy a BKV-nak 9,4 millió forintért adnák el a villamosokat. Kitért arra is, hogy a BKV kedvezőtlen döntése a hazai városi vasúti jármű-fejlesztés megszűnéséhez vezethet. Daczó József választleveleiben megemléztette, hogy „valószínűleg információk hiányból adódóan nem bír tudomással a t. Vezérigazgató elvtárs, hogy nem »hírek szerint«, hanem ... a Ganz Villamossági Művek által küldött, Farkas Béla vezérigazgató-helyettes elvtárs által aláírt” levél nyomán számolnak csaknem 9,5 milliós villamosonkénti árral. Sőt, a Ganz-MÁVAG arról tájékoztatta a BKV képviselőit, hogy a villamosok Diósgyőrben készülő kerekeinek drágulása miatt ez az összeg tovább emelkedhet. Daczó felrótta a járműgyártóknak, hogy 1967 óta a villamoskocsi ára csaknem a kétszeresére nőtt. Tájékoztatása szerint a hazai gyártás vagy import kérdésében a döntést a Minisztertanács a Kohó- és Gépipari Minisztérium hatáskörébe utalta.

A vitát végül közös tárgyalással zárták le a felek. A BKV felhívta a figyelmet a nagy árkülönbségre, és arra, hogy a magyar villamos magas árát a közlekedési vállalat felettes szerve, a Fővárosi Tanács nem tudja elfogadni. Kompromisszumos megoldás lehet, hogy a Ganz-villamos és a csehszlovák kocsi közti árkülönbséget a BKV, a GVM és a GM egyenlő arányban felosztja és kifizeti 1980-ig. Akkortól indulna meg egy, a Ganz-vállalatok és esetleg az Ikarus bevonásával kifejlesztett, a KGST árszintjén mozgó új konstrukció sorozatgyártása. A GVM és a GM azonban nem tudta elfogadni a közös teherviselést. Rámutattak arra, hogy a csehszlovák fél, amennyiben a KGST-n belül monopóliumra tör a városi vasúti járművek gyártása terén (amire igen jó esély mutatkozott, mivel akkoriban merült fel a terv, hogy az ország szakosodjon villamosgyártásra), idővel ugyanolyan drágán fog szállítani, mint a hazai ipar. A tárgyalást a felek azzal zárták, hogy mivel a Ganz nem kíván konkurálni a csehszlovák gyártóval, és a villamosgyártási



45. kép. Típuskavalkád a Szépilona kocsiszínbén 1975-ben. Az acélvázásított villamosok mellett egy modern Ganz-csuklós is helyett kapott

profil egyébként sem akarják nagy távlatban megtartani, egyetértenek a BKV importbeszerzésű villamosaival. A KGM sürgette a közlekedési vállalatot, hogy döntsön végre. A minisztérium egyetértett ugyan az importvillamosokkal, de emlékeztetett rá, hogy a BKV előzetes bejelentése alapján megkezdődött egy új villamos fejlesztése a Ganzban, jelentős szellemi erőt lekötve; ráadásul a külföldi beszerzéssel megszűnne a hazai villamosgyártás. Végül annak ellenére, hogy a hatósági árvizsgálat a Ganz-csuklósok árát nyolcmillió forintban maximálta, a BKV a csehszlovák Tatrának szavazott bizalmat, kérve egyben a hazai hatóságokat, módosítsanak az előírt villamosúrszelvényeken, mivel a csehszlovák villamos szélessége túlméretezettnek számított.¹³¹

¹³¹ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Járműfejlesztés, villamosok. 1976. ikt.: 270.008.

A jobb villamosvasúti vágánykarbantartás és -felújítás érdekében a BKV házon belül kifejlesztett egy újfajta technológiát. Mivel a tartós, krónikus munkaerőhiány legjobban a burkolt szakaszokon hátráltatta a vágánycseréket és a karbantartást, s a növekvő közúti forgalom miatt ezek állapota folyamatosan romlott, egyre több lassítójelet kellett kitűzni. A BKV 1970-től fokozatosan előregyártott, gumibéléssel ellátott panelek vályúiba fektette a sínszálakat. Ez a megoldás a korban esztétikusnak számított, megadta a villamosnak a kívánatos rugalmasságot, ráadásul nem igényelt annyi karbantartást. A gépesített vágányfektetés enyhített a munkaerőgondokon, ugyanis a korábbi, „elviselhetetlenül nehéz” körülmények helyett a vágányfektető gépekkel dolgozó pályafenntartó szolgálat munkája könnyebbé vált. Mi több, a szakértelmet igénylő gépi berendezésekhez beosztott emberek kvázi szakmunkásokká emelkedtek.¹³² Miután 1978-ban végleg eldőlt, hogy a főváros csehszlovák importból kívánja a villamosjármű-rekonstrukciót végrehajtani, a Ganz-MÁVAG és a GVM abbahagyta az úgynevezett ICS (ipari csuklós) villamosok gyártását. Az új Tatra villamoskocsik szolgálatba állítására 1980. február elsején került sor a közép-budai 59-es vonalon.¹³³ A típus, sőt tágabb értelemben véve a közúti vasút helyét a gyorsvasúttal nem rendelkező területeken, a közepes forgalmú harántoló és körirányú viszonylatokon jelölték ki. A kis forgalmú, az úthálózat fejlesztését akadályozó kis terhelésű vonalakat továbbra is autóbusszal vagy trolibusszal kívánták felváltani. Ugyanakkor a távlati fejlesztési koncepció azt is elismerte, hogy a hálózati egység érdekében és a HÉV-vonalak közötti üzemi kapcsolatokhoz új vonalakra, vonalhosszabbításokra is szükség lehet. A dokumentum egyben leszögezte, hogy a megmaradó és az új közúti vasúti vonalak túlnyomó többségénél (ahol csak lehet) törekedni kell a közúti forgalomtól elválasztott pályavezetésre.¹³⁴

Az évtizedfordulóhoz közeledve úgy tűnt, hogy a fővárosi tömegközlekedés színvonala jelentősen javult. Az előírányzott létesítmények – „a beruházási lehetőségek által engedett ütemben” – megvalósultak, fejlődött a metróhálózat. A felszíni tömegközlekedés is elmozdult az 1971-es mélypontjáról, sőt a Fővárosi Tanács szerint jó alapot adott a távlati fejlesztési feladatokhoz. Kiterjedt hálózattal operálhatott a BKV: a lakosság 95%-ának 300 méternél kevesebbet kellett gyalogolnia a lakhelyéhez legközelebb eső megállóhoz. Budapesten naponta 3800 jármű állt forgalomba. Közülük a közlekedésfejlesztési koncepcióknak köszönhetően a buszos ágazaté volt a legtöbb: 1720 kocsit, szinte kizárólag a (hazai körülmények között) legkorszerűbb típusból (IK-200-as család). A forgalom gyorsítása érdekében folytatni lehetett a gyorsautóbusz-közlekedés expanzióját, főleg a peremkerületekben. Nem volt titok, hogy a számos, gyorsautóbuszokkal kiszolgált törzsvonal ott húzó-

dott, ahol a fejlesztési tervek szerint metró épül majd, így a kiszolgálás minőségének javítását a metró „előpótlásának” is joggal lehetett nevezni. Figyelemre méltó elképzeléseket fogalmaztak meg a gumikerekű járműpark fejlesztéséről. A Fővárosi Tanács 1979-es „nagyávlati” fejlesztési koncepciójában ez olvasható: „Amennyiben műszaki fejlődés által lehetővé válik, törekedni kell a környezetet nem szennyező (elektromos, gáz vagy hibrid üzemű), a mai autóbusz és a trolibuszüzem előnyeit egyesítő, egységes járműpark kialakítására.” Mi több, 2010-re már egy egész városra kiterjedő, alternatív üzemű hálózattal számoltak. A trolibuszhálózat fejlesztése ennek ellenére továbbra is napirenden maradt. Az áramszedős buszok felségterületének kiterjesztését az energiapolitikai helyzet megváltozása mellett környezetvédelmi szempontok is indokolták. A „nagyávlati” fejlesztési koncepcióban trolibuszokkal kívánták felváltani a belterületi-belvárosi autóbusz-forgalmat, s elsődleges feladat lett a budai hegyvidék trolikkal való ellátása. Ez utóbbi esetében a villamosvonalak rovasára terjeszkedett volna a trolibuszhálózat. Az elektromos járművek elterjesztésének koncepciójával együtt megmenekülő villamosközlekedéssel kapcsolatban a Fővárosi Tanács 1979-ben kijelentette: villamos-autóbusz relációban a párhuzamos viszonylatokat fel kell számolni, méghozzá a villamos javára. A „villamosreneszánsznak” azonban illeszkednie kellett a gyorsközlekedési koncepcióhoz is, ezért egyes, csekély forgalmúnak vagy gazdaságtalannak minősített vonalakra továbbra is a felszámolás várt.¹³⁵

A BKV nyolc év után először 1980 nyarán tartott beszámolót a vállalat munkájáról és a tömegközlekedés általános helyzetéről. Daczó József vezérigazgató arról tájékoztatta a főváros vezetőit, hogy a cég a nehézségek ellenére alapján el tudta látni a feladatait, javuló színvonalon elégtíve ki a fővárosi utazási igényeket. A több mint ezer kilométeres hálózathossz 60 kilométerrel nőtt, miközben jelentős szerkezeti funkcionális változások egész sora történt. A metró- és az autóbuszvonalak hossza, valamint a trolibuszhálózat növekszik, a villamosvasutak hossza viszont csökken. Budapest területének mindössze 2,3%-án fordult elő, hogy két megálló 500 méternél távolabb esett egymástól, de a metróhálózat fejlesztése, valamint az új lakótelepek bekapcsolása e téren is előrelépést ígért. Ezzel párhuzamosan a főváros környéki települések (Érd, Törökbálint, Budaörs stb.) is újabb hálózatképzési vagy vonalhosszabbítási kérésekkel fordult a BKV-hoz, ám erre nem volt meg az anyagi lehetőség. A stagnáló utaskilométer-teljesítmény közepette a cégvezetés úgy kalkulált, hogy a benzináremelések mérsékelhetik a lakossági személygépkocsi-használatot, de ez a kisebb mértékű igénynövekedés az üzemi teljesítmény növelése nélkül is megoldható lesz. A járműállomány a korszerű eszközök beszerzése révén csök-

¹³² Budapesti Közlekedési Vállalat. *Budapest*, 1978/3. Melléklet.

¹³³ Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. 260.

¹³⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VIII. 27. 1. Napirendi pont. 5–20.

¹³⁵ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest nagytávú közlekedésfejlesztési koncepciója. 1979. III. 17.

kent (1973-ban 3858, 1979-ben 3779 db), mégis több lett a férőhely. Miközben az autóbuszflotta 146 db-os növekménnyel szinte kicserélődött, a villamosok száma jelentősen visszaesett (több száz elavult, századfordulón készült járművet leselejtezték); bár mint láttuk, megkezdődött az ágazat rekonstrukciója, amely a hatodik öt éves tervben kiemelkedő fontosságú volt. A 80 új metrókocsitól eltekintve a HÉV járműparkja változatlan maradt, de a korszerűbb típusok révén javult a forgalombaadási arány. Az átlagos kihasználtság 36,1%-ról 31,7%-ra mérséklődött, az autóbusz-ágazatban 40%-ról 36-ra csökkent; ettől függetlenül bizonyos útvonalakon a csúcsidei érték továbbra is 100% felett volt.

A járművek keringési sebességét az akadályozó körülmények (a motorizáció, a hidak kapacitásának csökkenése stb.) ellenére sikerült megtartani, s a balesetek száma is visszaesett, még ha akadt is néhány nagy feltűnést keltő tömegszerencsétlenség (a Boráros téren, a Gellért téren). A hatékonyság javításában sokat segített a kalauz nélküli közlekedés általánossá válása, az autóbuszos ágazatban a gyors- és expresszjáratok, valamint a lépcsőzetes munkakezdés. 1979-től a Nagykörúton két csuklós villamos összecsatolásával képzett 400 férőhelyes szerelvények jártak; a tömegközlekedés elsőbbségének biztosítására a Rákóczi úton autóbussávokat jelölték ki, majd külön jelzőlámpákat szereltek fel. Az autóbusz-közlekedés így felgyorsult, bár a személygépkocsival utazók nemigen tartották tiszteletben a bussesávokat. A felépített új forgalomirányító központ is segítette a zavartalanabb közlekedést. A kiszolgálólétesítmények modernizációja előrehaladt ugyan, de az elmaradást a kedvezőtlen gazdasági változások miatt nem sikerült maradéktalanul behozni, így több nagyberuházás (a dél-pesti autóbustelep, az Oktatási és Szociális Központ építése, a szentendrei HÉV karbantartó műhelyének létesítése) átkerült a hatodik öt éves tervidőszakba. Az autóbusz-ágazat rekonstrukciója 1979-ben véget ért, a HÉV-üzemágban a befejezéshez közeledett, ám a villamoskocsipark még mindig 30 különböző típusból tevődött össze (noha 172 új Tatra villamos beszerzése folyamatban volt). A trolibuszpark 1975 óta csaknem teljesen kicserélődött, a szakemberek éppen a tervekben szereplő további két autóbuszvonal – a 15-ös és a 109-es – felváltására irányuló vizsgálatokat végezték. A metrókocsikról a beszámolóban csak annyi volt, hogy „a két típus megbízható, de igencsak szervizigényes”.

Az autóbusz-nagyjavításokról ekkor már le tudtak mondani; a villamos- és a HÉV-üzemágot tekintve főleg a főegységek élettartamának növelésével foglalkoztak. A villamos-járműtelepek korszerűsítése az új javítóbázistól eltekintve nem jutott túl a budafoki remíz Tatra típusúhoz kapcsolódó átalakításán, illetve a Szépilona kocsiszín részleges felújításán. A HÉV cinkotai járműtelepének modernizációja befejeződött, így a szentendrei karbantartó bázis lett az ágazat legfontosabb beruházása, mivel enélkül és korszerű biztosítóberendezés hiányában nem lehetett megvalósítani a háromperces vonatkövetést a Batthyány tér és Békásmegyér között. Ezzel párhu-

zamosan már megkezdődött a ráckevei kocsiszín átépítése és a dunaharaszti karbantartó műhely létesítése. Időközben felépült a cinkotai autóbuszgarázs, kibővült az Óbudai Üzemegység, és a dél-pesti autóbustelep építése is folyamatban volt. A metrónál megnyitották a Kőér utcai járműtelepet (igaz, ebben még nem lehetett elvégezni a szerelvények nagyjavítását). Ekkor még nem sikerült megszervezni a metró, a HÉV, a villamos közös karbantartását. A metró építésével párhuzamosan 8%-kal csökkent a felszíni vasúti pályák hossza, a megmaradó hálózaton a nagypaneles felépítmény és az új Plasser-gépsor könnyítette meg a fenntartási munkálásokat. A javuló tendenciáktól függetlenül a vaspályák állapota – elsősorban a pénz- és kapacitáshiány miatt – nem volt kielégítő, különösen a külső kerületekben.

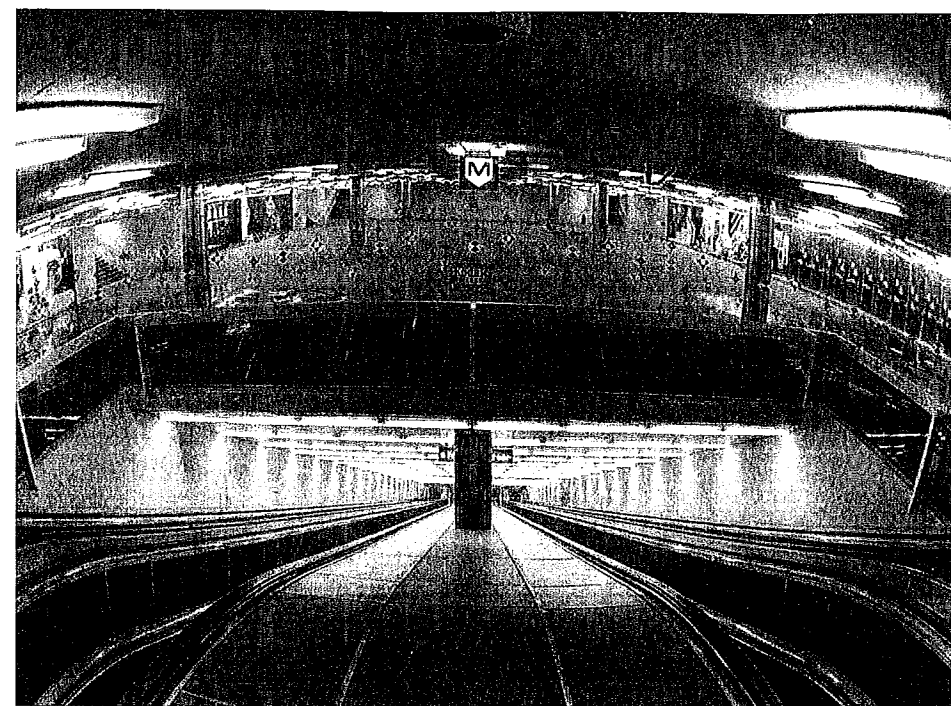
A munkaerő-fluktuáció változatlan maradt, ugyanis a munkakörülményeket nem sikerült érdemben megjavítani, ráadásul a szociális létesítmények állapota is kifogásolható volt. Közben aggasztó volt az is, hogy a tarifaszint megállapítása óta (1966) a menetdíjbevételek nem nőttek, az árkiegészítés 80%-kal emelkedett. Bár emelkedett a létszám, a 600-zal több autóbusz-vezető nem pótolhatta a pályaeépítésnél és a műszaki karbantartásánál meglévő hiátusokat. A zökkenőmentes működést az is módfelett hátráltatta, hogy évről évre akadozott az anyagellátás; igaz, az energiahatékonyságban sikerült bizonyos megtakarítást elérni. Időközben több felső- és középszintű vezetőtől is megváltak, jórészt objektív okok (nyugdíjazás, betegség, szervezeti változás, áthelyezés), de néhány esetben a nem megfelelő munkavégzés miatt.

A hatodik öt éves terv kapcsán a vállalat vezérigazgatója elmondta, hogy a járműparkot nem kell növelni, mert már nem számolnak a tömegközlekedési igények számottevő emelkedésével. Ugyanakkor a személyszállítási teljesítmények ágazati megoszlása az észak–déli metróvonal újabb szakaszainak átadása folytán tovább fog módosulni. A vállalati beruházások értéke (6,7 milliárd forint 1976-os áron) az árváltozásokra való tekintettel az előző tervciklushoz viszonyítva kevesebbnek ígérkezett; ezért a pályaeépítés, a felújítás, valamint a javító-karbantartó háttér fejlesztésére szánt összegeknél a szinten tartást, a szociális és a munkakörülmények korrekcióját célzó beruházásoknál a feltétlenül szükséges arányokat kívánták biztosítani. Daczó József végül azt kérte, hogy a főváros tömegközlekedését továbbra is politikailag kiemelten fontos kérdésként kezeljék, fenntartva az elért teljesítményeket, csökkentve az üzemzavarok és a menetkimaradások számát.¹³⁶ Az 1980-as előterjesztésben vázolt létszám gondokon valamennyire sikerült enyhíteni, például 720 fiatal olyan szerződést kötött a vállalattal, amely szerint a hiányszakmában való elhelyezkedésért cserébe sorkatonai szolgálat halasztásában részesült. A Minisztertanács 3540/1978. sz. határozata pedig lehetővé tette, hogy az autóbusz-vezetők éves

¹³⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VI. 18. 3. Napirendi pont. 228–258.

forgalmi juttatása 10 000 forintról 12 500 forintra növekedjen.¹³⁷ A VB-előterjesztés vitája során Molnár János azt hangsúlyozta, hogy a BKV Európa bármely fővárosával kiállja az összehasonlítást, de a hatékonyságon még van mit javítani. Stadinger István a zsúfoltság csökkentéséről beszélt, míg Békesi László megjegyezte: elkerülhetetlen lesz a dolgozóilletésszám-csökkentés. A VB ezután úgy határozott, hogy a jelentést elfogadja, de egyben utasítja a vezérigazgatót, hogy a fejlesztési munka keretében a legtakarékosabb megoldásokat kell kidolgozni a szolgáltatás színvonalának csökkentése nélkül, javítani kell a munka szervezésén, az összehangoltságon, a felszíni eszközök menetrendszerűségén, redukálni kell a vonali meghibásodások számát és a járművek által előidézett környezetszennyező hatásokat.¹³⁸

A BKV forgalmi igazgatója szűk egy évvel később a nyilvánosság elé tárta az 1980. júniusi VB-ülés során elhangzott gondolatot, miszerint Budapesten jó a tömegközlekedés, de a fejlődésben nem szabad megállni. A fővárosban a lakosság 80%-a a tömegközlekedést vette igénybe, miközben ez az arány Nyugaton – jóindulatú becsléssel, valószínűleg Bécsre vonatkoztatva – 50% körül alakult. A javulást a metrónak tulajdonította, s cáfolta az ellenirányú vélekedéseket. „Még sokan vitatják, pedig meggyorsult a forgalom a Rákóczi úton és az Üllői úton, ahonnan a villamosok eltűntek.” További jelentős eredményként könyvelte el a peremterületi buszhálózat fejlődését és a nagykerületi villamosok sűrítését, gyorsítását, itt csúcsidőben az egyperces követési idő is megvalósult. A közlekedési lámpákat, lámpaciklusokat a 4-es, 6-os villamoshoz készültek igazítani, aminek jóvoltából a szóban forgó viszonylatok akár egy metró teljesítményével is felvették volna a versenyt. A korábbi elképzelések megváltozását jelezte, hogy a BKV egyik vezetője azt kommunikálta a közvélemény felé, hogy a villamosnak igenis van jövője.¹³⁹ Természetesen ez nem azt jelentette, hogy revízió alá vették a párhuzamos viszonylatok elvét, amelynek alkalmazása már a hetvenes években is visszatetszést keltett az utazóközönség körében. Kiváló példa erre az Üllői út forgalmáról kelt 1978-as interpelláció. A szöveg megfogalmazója többek közt felrótta a Fővárosi Tanácsnak, hogy az Üllői úti villamos megszüntetése óta megnőtt a megállók közötti távolság. Így, paradox módon, a metró átadása után a tárgyalt útszakasz belső részén, a városközpont közelében rosszabbak lettek a közlekedési lehetőségek, mint a külvárosokban. Az érintett kerületek (VIII., IX.) lakosai ezért pótlóbuszt kértek a városvezetéstől. Az interpellációra adott válaszból kiderült, hogy különféle fórumokon, illetve a tanácsban is már két éve (azaz a metró Üllői út alatti szakaszának megnyitása óta) folyamatosan beszéltek és beszélnek a problémáról. A tanács kiállt a hivatalos közlekedésszervezési elv mellett, és különféle számítá-



46. kép. A frissen átadott Kálvin téri aluljáró és a metróállomás bejárata, 1977

sokkal bebizonyította, hogy a többlettávolság csak egy megálló esetében áll fenn, ami ráadásul csupán 115 méter, így ezért a rövidke távolság csökkentéséért nem kívánnak semmilyen felszíni ráhordó járatot indítani.¹⁴⁰

Kétségtelen tény, hogy a VIII. és a IX. kerület belső részét feltáró, részben az Üllői úton közlekedő minibuszos szolgáltatásnak már akkor is lett volna létjogosultsága. Csakhogy a 3-as metró és az Üllői úti villamos esetében a Határ út és a Kálvin tér, valamint a Deák tér és Újpest-Központ között sokkal erősebben megnyilvánult az a párhuzamosság, amely a Rákóczi úton nem érvényesült. A Kálvin tértől a Deák térig megmaradt a villamos, mivel a metró itt eltért a Kiskörút-Bajcsy-Zsilinszky úton haladó, eredetileg kigondolt nyomvonalától, viszont a Deák tér és a Nyugati pályaudvar között ma is hiányzik a felszíni összeköttetés. A villamosvasúti tengelynek itt ma is lenne létjogosultsága, mivel a Lehel út–Kiskörút vonallal együtt olyan összeköttetés jönne létre, amely a metróval együtt az észak-pesti utazási igények jelentős részét kielégítené, vagyis autóbuszokat lehetne megtakarítani, és gyorsulna a közösségi közlekedés. Igaz, ehhez a Róbert Károly körüti csomópontot taná-

¹³⁷ MNL OL XIX-A-83-b 3540/1978 MT /XII. 29./ 888. d. 1–4.

¹³⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VI. 18. 3. Szó szerinti jegyzőkönyv. 384–387.

¹³⁹ A tömegközlekedés minőségéről. Beszélgetés a BKV üzemeltetési igazgatóval. Budapest, 1981/5. 43.

¹⁴⁰ BFL XXIII.101.a Interpelláció az Üllői út felszíni tömegközlekedéséről. 1978. VI. 30.

csos lett volna átépíteni, a Lehel úti vonalat térszint alatt átvezetni. Egyébként jelen írás szerzői – eltérően a jelenlegi elképzelésektől – a Nyugati téri aluljárót (és akár az ezredfordulón épült pláza pincszintjét) használnák fel a Lehel úti és a tervezett Bajcsy-Zsilinszky úti villamos összekapcsolására...

A szakemberek úgy gondolták, hogy a villamosok inkább – a fejlesztési tervekkel összhangban – körirányú, illetve tangenciális útvonalakon haladjanak, természetesen gyorsközlekedési üzemben. Ennek megfelelően a BKV a Hungária körúti gyorsvillamosvonal kiszolgálásához 200 Tatra villamoskocsi beszerzésére készült, amelyekhez a tervek szerint 1985-ig 1400 autóbusznak, 15 HÉV-szerelvénynek, 48 trolibusznak kellett csatlakoznia. A járművásárlások azonban – az állami nagyberuházás részeként érkező 130 metrómotorkocsi és a 14 km-es hálózatbővítéshez a 33, 89 és 109 jelzésű autóbuszvonalak felváltására beszerzett 25 db ZIU-9-es trolibusz kivételével – mindössze a szinten tartást szolgálták. A BKV szerint a tervidőszak végén a járműállomány 98%-a már korszerű típusokból áll, csak a HÉV-ágazatban marad meg néhány régebbi szerelvény. Az igazi fordulat mégis a villamosjármű-rekonstrukció terén ígérkezett, mondván: csak három típus (UV, GANZ-csuklós, Tatra) marad meg a korábbi 15-ből. Ugyancsak a közúti vasúti ágazathoz kapcsolódott az új, központi forgóváz- és villanymotor-javító főműhely, valamint az Angyalföld, Baross, Budafok és Szépilona kocsiszínek felújítása. Ezzel szemben a pályaeépítés csak állagmegóvásra törekedhetett. A 80 vágánykilométernyi rekonstrukció a villamosvasútnál a pesterzsébeti, a hűvösvölgyi, a Kőrösi Csoma úti, valamint a XVIII–XIX. kerületben a Vörös Hadsereg úti vonalakat foglalta magában, amelyhez még hozzávették a kelet–nyugati metró felszíni szakaszát és a gödöllői HÉV egyes részeit. Ám a KF ettől függetlenül kimondta, hogy a vágányhálózaton még gyakoribb lehet a sebességkorlátozás. A kisebb értékű programok között viszont kiemelkedő fontosságú volt az automatikus forgalomirányító rendszer telepítése, a menetíró készülékek és az utasszámláló berendezések beépítése, valamint a hatékonyabb végállomási és vonali menetirányítás. A VB tagjai közül Kelemen Lajos főleg a villamosvasút sorsa körüli pesszimizmus miatt aggódott. Szépvölgyi Zoltán elnök azt javasolta, hogy utasítsák a KF vezetőjét a fejlesztési terv olyan irányú átdolgozására, miszerint a) „a villamos-közlekedés eddig elért színvonala nem romolhat, a megszűnő villamosvonalak által érintett területeken a közlekedés jelenlegi színvonalát meg kell tartani, b) a villamospályák megfelelő színvonala javítását a vállalati pénzeszközök szükséges mértékű átcsoportosításával biztosítani kell”.¹⁴¹

A villamosközlekedés ügye a *Budapest* folyóirat írásai révén a közbeszédbe is bekerült. Az egyik cikk némileg feledtetni kívánta az elmúlt évtized törekvéseit, mondván, hogy a villamost, mint a fővárosi közlekedés jövőjének letéteményesét, mindig is

fontosnak ítélték a fejlesztési tervekben. Ezzel szemben 1966-ban a folyóirat hasábjain Bartos István, az FT akkori elnökhelyettese a közlekedésről adott interjújában még arról értekezett, hogy a nyugati nagyvárosok sorra szabadulnak meg villamosvonalaitól, és végső soron Budapestre is ez a sors vár.¹⁴² Tizenegy évvel később, 1977-ben pedig a Közlekedési Főigazgatóság szerződést kötött a BME Útépítési Tanszékével egy, a nagykörúti villamos megszüntetését elemző hatástanulmányra.¹⁴³ 1985-ben viszont a főváros folyóirata már arról cikkezett, hogy a jól átgondolt fővárosi tömegközlekedési hálózatban meghatározó szerepet töltött és tölt be a villamos, illetve hogy e közlekedési eszköz mellett még a motorizáció viharossá válása idején is kitartottak. Megemlítette, hogy azok a városok, ahol a hatvanas-hetvenes években az autóforgalomra hivatkozva megszüntették a villamosközlekedést (például Genf), most szakembereket küldenek Budapestre, hogy tanulmányozzák a villamos különleges szerepét, amelyet a városban betölt.¹⁴⁴ A szerző ugyanakkor elismerte, hogy a közúti vasút kínálta lehetőségeket a BKV megalakulásakor még nem tudták kihasználni, főleg az előregedett járműpark miatt. A fordulópontra 1975-ben jött el, amikor a vállalat szakemberei elkészítették a villamosjárműpark rekonstrukciós tervét: ebben kulcsszerepet kapott a csehszlovák Tatra-gyár T5C5 típusa. A megújítás folyamata sikeresen lezajlott, mivel a cikk megjelenésekor már elérték azt a célt, hogy a város villamosparkja csupán három típusból álljon. Az egyből „villamosreneszánsznak” nevezett folyamat létjogosultságát bizonyította a lábbal szavazó utazóközönség: a forgalomszámlálások szerint nőni kezdett a villamosokra felszállók száma. A vezérigazgató szerint a jövő egyértelműen a gyorsvillamosé: elsősorban a Hungária körút teljes hosszában kell kiépíteni az 1-es viszonylatot, célként kitűzve, hogy a metróval egyező kapacitású üzemet hozzanak létre.¹⁴⁵ Némileg borúlátóbb volt a főváros közlekedéséről a BKV vezérigazgatójával készített interjú. Dr. Zahumenszky József tájékoztatása szerint a gazdasági szabályozórendszer változásai és a fejlesztési források beszűkülése a vállalatnál infrastrukturális elmaradásokat okoztak, ezért a következő tervidőszakban főként a tömegközlekedés színvonalának megőrzésére törekedtek, s javulást csak a belső tartalékok jobb felhasználásától reméltek. A BKV első embere fontosnak tartotta a gyorsközlekedési hálózat továbbfejlesztését. Ehhez kapcsolódóan kiemelte, hogy a villamosjárműpark rekonstrukciója befejeződött, így a következő feladat az áramátalakítók és a javító-karbantartó bázisok fejlesztése, valamint a vasúti pályák további rekonstrukciója lenne. A trolibuszüzemág 83 csuklós, Ganz-elektronikával

¹⁴² Közlekedés, közművek, városrendezési problémák. Interjú Bartos Istvánnal a Fővárosi Tanács elnökhelyettesével. *Budapest*, 1966/4. 1–3.

¹⁴³ BFL XXIII.124 A Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóságának irataiból. Közlekedésfejlesztési tervek. 1977. ikt.: 273.024.

¹⁴⁴ A cikk tájékoztatása szerint emellett a Közforgalmú Közlekedés Nemzetközi Szervezetének (UITP) számotagja tanulmányozza a budapesti közlekedést mint követendő példát.

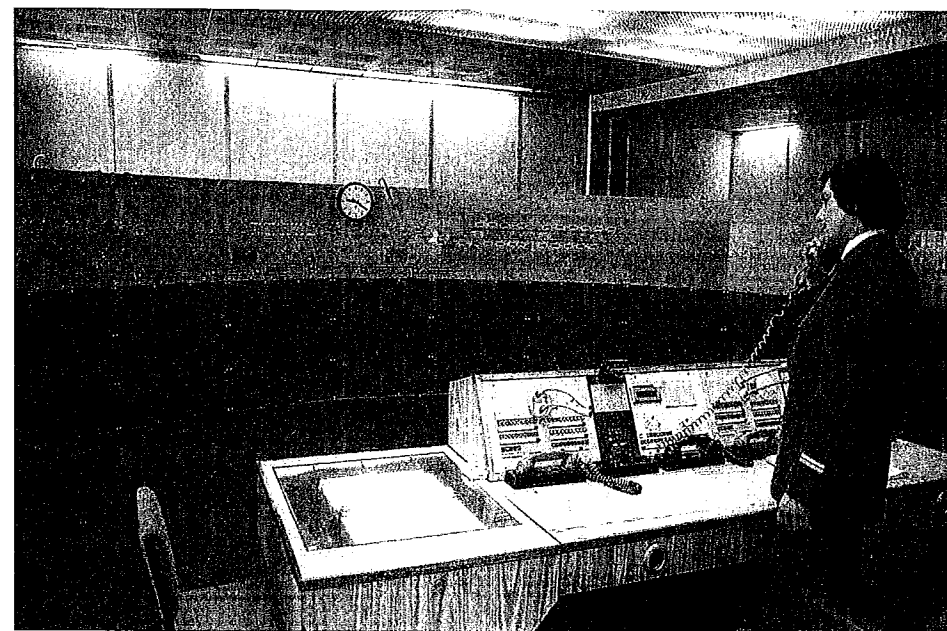
¹⁴⁵ Sínen vagyunk. A budapesti villamosközlekedés múltja, jelene, jövője. *Budapest*, 1985/7. 30–30.

¹⁴¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1981. VI. 3. 6. Napirendi pont. 233–238./400–401.

szerelt trolibusszal lenne gazdagabb, amelyeket egyrészt selejtpótlásra, másrészt pedig a férőhelyek növelésére szereznének be. Új metrókocsik vásárlására az észak-déli vonal újabb szakaszainak belépésekor lesz szükség; ezenfelül, a forgalomnövekedés miatt, új szerelvényeket állítanak be a Millenniumi Földalatti vonalára.¹⁴⁶

A nehézségek nem minden esetben szabtak gátat a járműfejlesztési terveknek. 1987-ben a Fővárosi Tanács elé terjesztett, távlati célokat megfogalmazó dokumentum komoly feladatokkal számolt e téren. A járműfejlesztésnek meg kellett oldania a menetkimaradásokat, amelyek főleg a trolibuszok körében mutattak kiugróan rossz, 6,7%-os értéket, a többi üzemből az akkori arányok szinten tartása volt a cél. A gyorsautóbusz és a gyorsvillamos esetében a fejlesztési terv az átlagos menetsebesség növelését írta elő, ugyanakkor figyelmeztetett: az autóbuszok csúcsidei 95%-os férőhely-kihasználása kiugróan magas (az átlagos napi férőhely-kihasználtság az optimális 30% körül mozgott), tehát ennek csökkennie kell. Azt, hogy az autóbuszok ilyen nagy mértékben részesedtek a közlekedésben, a szocialista korszak közlekedésfejlesztési politikája is eredményezte: például hiába közlekedett metró a Rákóczi út alatt, a párhuzamosnak és feleslegesnek ítélt villamos felszámolása után nem csökkentek a felszíni utasigények, így hamarosan valóságos autóbusz-karavánok vették birtokukba a Baross tér–Erzsébet híd szakaszt. A metróval kapcsolatosan felmerült, hogy ki kellene cserélni a hálózaton közlekedő szerelvényeket, mivel a főváros már nem igazán akarta huzamosabb ideig közlekedtetni az ötvenéves szovjet kocsikat, hozzáteve, hogy e járművek kialakítása Nyugat-Európában már meghaladottnak számít. Új gyártónak a Ganz-MÁVAG-ot és a Ganz Villamossági Műveket jelölték ki, s 1987-re már elő is állt egy prototípus. A sikeres futópróbák után a metróhálózat 1991-es bővítése, illetve az előregedett járműpark 1995-től kezdődő fiatalítása során érkeztek volna nagyobb számban Ganz-metrók a hálózatra. Ugyancsak „vérfrissítést” terveztek a HÉV flottájában, mivel az előterjesztés szerint a jelenlegi járműpark a „'60-as évek színvonalát” képviselte. Bár a kérdés még nyitva állt, célszerűnek tartották a Ganzot kijelölni a feladatra, hogy az új HÉV-vonatok hasonlítsanak a vállalat által gyártani szándékozott metrókocsikra, ami megkönnyíthette volna a későbbiekben egy egységes HÉV-metró üzem létrehozását. Korszerűtlennek találták a villamosvasúti kocsikat is; az 1987-es előterjesztés szerint mind az UV, mind az ICS típusú kocsikra selejtezés vár. Érezhetően hibás döntésként értékelték a csehszlovák villamosok beszerzését; a szakma inkább a Ganznak szerette volna visszaadni a gyártást úgy, hogy szükség szerint a BKV is részt venne a fejlesztésben és a kivitelezésben. Nem akarták folytatni a szóló kocsik beszerzését; a koncepció szerint hattengelyes, csuklós járművekre volt szükség. Autóbuszok tekintetében – bár az

¹⁴⁶ Kérdésünk: mit vár a VII. ötéves tervtől? Felel: Dr. Zahumenszky József, a BKV vezérigazgatója. Budapest, 1986/1. 12–16.



47. kép. Az észak-déli metró központi forgalmi menetirányítójának pultja a BKV új forgalomirányító központjában

egységes, 200-as típuscsaládból származó járműpark üzemeltetői szempontból kifejezetten előnyös volt – a kiszolgálás színvonaljavításának sürgőssége elengedhetlenné tette az Ikarus új, 400-as típuscsaládjába tartozó kocsik beszerzését, amit 1990 után terveztek végrehajtani. Az új buszok mellett szólt formabontó megjelenésük, korszerű utastájékoztató rendszerük, csökkentett belépőmagasságuk (az előterjesztésben egyébként „alacsony padlósoknak” nevezett 435-ös és 415-ös típusba tartozó járművek), valamint környezetbarátabb üzemük. Változatlanul fontosnak tartották a trolibuszüzem fejlesztését, a budai hegyvidéken kiépítendő hálózat terve mellett szóló érvek azonban elvérezni látszottak az egy tömbben levő hálózat üzemi előnyei mellett. Felmerült az is, hogy a hegyvidéken három drótkötélpályát kellene építeni.

Egyre fontosabbá vált a korszerű forgalomirányítás megteremtése, amire természetesen eddig is történtek erőfeszítések. 1987-ben döntöttek egy 1995-ig terjedő, háromlépcsős programról, melynek során a forgalomirányítás összehangolt, kizárólagos számítógépes rendszere megvalósul, illetve ehhez kapcsolódóan úgy tervezték, hogy a járműveket felszerelik kódolt adatátviteli rendszerrel. Napirenden volt az automata vonatvezérlő rendszer kiépítése a gyorsvasúti hálózaton is. Környezetvédelmi, illetve energiapolitikai megfontolásból a tömegközlekedés járművei között az elektromos meghajtásuk aránya 1990-re el kellett hogy érje az 57%-ot,

ami 1984-hez képest 6%-os növekedést jelentett. Emellett további takarékosági szempontok alapján a járműbeszeréseknél törekedni kellett a lehető legkönnyebb konstrukció kiválasztására. Felmerült az a lehetőség is, hogy a folyamatos gyorsításokból és megállásokból fakadó idő- és energiavesztéséget a közúti forgalom zavaró hatásainak minél hatékonyabb kiküszöbölésével (például a lámpaciklusoknak a tömegközlekedési járművekhez igazításával) ériék el. Az utasok, illetve a lakosok komfortérzetét szolgálta, hogy csökkenteni igyekeztek a járművek okozta zajártalmakat korszerű hangszigetelő anyagok alkalmazásával és kevesebb mozgóalkatrész beszerelésével. Ugyanakkor a tanács prognózisa szerint „...és a szocialista járműipar fejlődési kilátásait is figyelembe véve a járműállomány korszerűsítése a 90-es évek elején megkezdődik ugyan, de az ezredfordulóra olyan mértékű változás nem következik be a járműösszetételben, mely a környezeti hatások kedvezőbbé tételét eredményezné. A közlekedés műszaki színvonalának számottevő korszerűsödésével csak a 2000 utáni időszakban számolhatunk reálishan”. Érdekes, hogy az 1987-es közlekedésfejlesztési tervben a „tömegközlekedés színvonala” szerkezet helyett a tömegközlekedés „szolgáltatási színvonaláról” értekeztek. Ez akár némi nyugatias szemléletváltozást is tükrözhetett, főleg annak fényében, hogy a BKV erőfeszítései az utastájékoztatás, a forgalomirányítás és a környezetvédelem területén már arra engedtek következtetni, hogy a vállalat egyre inkább szolgáltatóként határozta meg magát, a formálódó tercier szektorba helyezkedve.¹⁴⁷

A nyolcvanas évek közepére az évtized eleji optimista hangulatba némi szkepticizmus vegyült. Egyfelől pénzügyi okok miatt. A helyi közlekedés ugyanis 1966 óta változatlan díjszabással üzemelt, így az általános infláció közepette a BKV kiadásainak egyre kisebb hányadát fedezték a jegyárbevételek. 1984-ben például csak a költségvetés 16,6%-át tudták a jegyeladásokból finanszírozni. Ez természetesen azt is jelentette, hogy a vállalat egyre nagyobb mértékű állami dotációra szorult: 1980-ban 5611 millió, 1984-ben pedig már 7311 millió forint érkezett segítségképpen a BKV-hoz. 1985. február elsején végre bevezették a viteldíjreformot, s ezzel az állami kiegészítés mértékét 83%-ról 72%-ra tudták csökkenteni. Másfelől a pénzügyi helyzetet rontotta az is, hogy 1981-től a cég kiadásai 50%-kal növekedtek, amit az újonnan épített létesítményekkel és a villamosvasúti rekonstrukció költségeivel magyaráztak. Nem adott okot optimizmusra a munkaerőhelyzet sem. Bár a nyolcvanas évek elején némileg konszolidálódni látszott a helyzet, és sikerült áttérni az ötnapos, negyvenórás munkahétre, a gyakorlatban mégis csak a járművezetők jelentős túlórái árán sikerült fenntartani a közlekedést. 1986-ra a létszámhiány ismét kritikusra fordult, a BKV minden ágazatára kiterjedt. 1980 és 1984 között mintegy

2500 fővel csökkent a közlekedési vállalatnál dolgozók száma. Egyedül a metróvezetői munkakörben tudtak emelkedő létszámot produkálni, összesen 13-mal több dolgozót négy év alatt. A megoldást már komolyan nehezítette az ország kedvezőtlené váló demográfiai helyzete; Budapesten elapadt a közlekedés területére jelentkezők bázisa. Dr. Zahumenszky Józsefnek a *Budapest* folyóiratban publikált cikke szerint a munkavállalók inkább a könnyebb vagy a több szabadidővel kecsegtető állások iránt érdeklődtek. Mint mindig, a pályafenntartás küszködött a legsúlyosabb problémákkal: a dolgozók átlagéletkora magas volt, és az elvándorlás jelenségével sem tudott mit kezdeni a vállalat vezetése. A javító-karbantartó szakmában több VGMK (Vállalati Gazdasági Munkaközösség) létrehozásával igyekeztek gyógyírt találni a problémákra, több-kevesebb sikerrel. A vállalati fizetésemelésektől is megoldást remélt a BKV: 1980-ban az átlagbér 5044 forint volt, 1985-ben pedig 7200 forint. Ez azt jelentette, hogy a cég dolgozóinak keresete az országos átlagkeresetnél jobban emelkedett, ám a tervidőszak végére a pénzügyi nehézségek miatt megtört a lendület: a bérfejlesztések kezdtek elmaradni a népgazdasági átlagtól. Véget ért viszont a fővárosi tömegközlekedés küzdelme az állandóan növekvő utasszámokkal: a nyolcvanas évtized elején az éves utazások száma 1,6 milliárd főben állandósult. A BKV mégis folyamatosan növelte a férőhelyek számát, a zsúfoltság csökkentésének jelszavával. Ezt ráadásul kevesebb járművel tette, mert a villamoságazatból kivonta a kéttengelyes kocsikat.

1983-ra befejeződött a felszíni gyorsvasúti vonalak zászlóshajójaként kezelt szentendrei HÉV teljes rekonstrukciója, amely végig a forgalom fenntartása mellett, nagy nehézségekkel zajlott. A csepeli, illetve a ráckevei HÉV hosszabbításának elkezdéséről ekkor már nem beszélt senki. Szimbolikus, hogy a Dr. Zahumenszky és Keller László által írt cikk a két vonalon történt fejlesztések között csupán a RAWIE típusú, energiaemésztős ütközőbakok elhelyezéséről tudott beszámolni, s ez a hosszabbítás helyett már a két végállomás konzerválását sejtette. A Kálvin térre való bekötést a cikk a gazdasági nehézségek miatt a kilencvenes évek közepére prognosztizálta. Folytatódott a gyorsjárat hálózat fejlesztése, az autóbusz-állomány 26%-a 1986-ban már ezeken a vonalakon közlekedett. Sorra került a 7-es viszonylat járműveinek felszerelése URH-berendezésekkel. A nagy lendülettel megkezdett trolibuszhálózat-fejlesztés megtorpant; a cikk tájékoztatása szerint további bővítés már nem lehetséges, egyedül a járműpark modernizációjára futja a pénzből. Nem ez volt az egyetlen hálózatfejlesztési elképzelés, amelyet töröltek. Fel kellett volna újítani a nagytérenyi villamosvonalat, illetve megoldani a Dél-pesti Kórház villamosvasúti kiszolgálását, ezekhez azonban sem a tanács, sem a BKV nem tudott forrást adni.

1984-ben forgalmi újdonságként bevezették a menetrendhez kötött közlekedést, addig ugyanis nem voltak a végállomási indulásokat követő, kidolgozott részmenetrendek. Ezáltal biztosabb, kiszámítható, és nem csak viszonylagos pontosságú

¹⁴⁷ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest és agglomerációs kapcsolatainak távlati közlekedésfejlesztési terve. 1987. X. 27.

tömegközlekedést kaptak a budapestiek. A menetrendek kifüggesztése megkezdődött a megállóhelyeken is. Ugyanakkor részben a munkaerőhiány miatt, módosítani kellett a járművek karbantartási ciklusidejét: a selejtezésekre ezután 500 000 helyett 600 000 kilométer megtétele után került sor. Ám nemcsak a dolgozói létszám, hanem az alkatrészellátás és az infrastruktúra állapota is komoly gondokat okozott a karbantartásban. Noha a dél-pesti buszgarázs megnyitása fontos eredmény volt, a többi, 50-60 éves telephely leromlott, a műszaki feltételek tarthatatlanok voltak. A műhelyek állapotán azzal kívántak javítani, hogy a Fehér úti Villamosvasúti Járműjavító Főműhelyben forgóvázjavító üzemet nyitnak, korszerűsítik a Szépilona, a Baross kocsiszínt, valamint felújítják a Sallai Főműhelyt. A villamosok után a többi üzemágban is új típusok debütáltak. Nagy várakozás övezte a második, Magyarországon gyártott metró típust. A Ganz által elkészített próbaszerelvénnyel 1986-ban tette meg első köreit az észak–déli vonalon; a tervek szerint a metró folyamatos hosszabítása során jelentkező járműigényt már ezzel a típussal fedezték volna. Az Ikarus 200-as típus hegemoniáját a gyár új típuscsaládjának első példánya 1985. április 16-án törte meg. A gyár tulajdonában lévő Ikarus 415-ös autóbusz, egy selejtezett kocsit pótolva, a 30-as viszonylaton kezdte meg 100 000 kilométeres tartamú próbáját. A cikk zárásként megemlítette, hogy a jövőben a BKV-ra is érvényesítették a közszolgáltató jellegű gazdasági szabályzókat, munkáját államigazgatási felügyelettel fogja végezni. Így a jövőben fokozottan törekedni kell a veszteségek csökkentésére és a jövedelmezőségre. A BKV vezérigazgatója szerint nem lehet tovább halogatni egy olyan vállalati magatartásforma kialakítását sem, amely képes követni a gazdasági körülmények változását.¹⁴⁸

A mentalitásbeli-szervezeti reformok szükségét, a hatékonyabb gazdálkodással kapcsolatos kívánalmakat ecsetelte 1987 telén a *Budapest* folyóirat másik cikke. A nyilvánosságra hozott adatok szerint a BKV-nak csak a szinten tartáshoz és az éves működéshez évi 4 895 000 forintra volt abban az évben szüksége, ráadásul az állami dotáció mértéke az egekbe szökött: minden fővárosi utazásra elköltött egy forinthoz további 4,68 forint állami kiegészítés kapcsolódott.¹⁴⁹

Bár a krízis egyre mélyült, a Fővárosi Tanács csak 1989 februárjában tűzte napirendjére a BKV ügyét. Dr. Zahumenszky József tájékoztatta a résztvevőket a vállalat helyzetéről, majd ismertette a fejlesztési célokat.¹⁵⁰ A hetedik ötéves tervben a következő feladatokat tűzték ki: a tömegközlekedés racionális szinten tartását, az utasokkal való kapcsolat javítását, az infrastrukturális feszültségek folyamatos enyhítését, a dolgozók indokolt szociális igényeinek kielégítését és a környezet védelmét.

Ezeket a célokat a BKV az egyre romló gazdasági és munkaerőhelyzet közepette is el kívánta érni. Ezzel párhuzamosan számot kellett vetnie azzal, hogy a hatodik ötéves tervvel ellentétben a következő öt esztendőben a tömegközlekedés már nem számíthat kiemelt fejlesztésre. A vezérigazgató tájékoztatása szerint megkezdődött és jól halad a vállalati magatartásforma revíziója, aminek természetesen költséghatékonysági vonzata is van, s ez részben kompenzálja a központi pénzek elapadását.

A vezérigazgatói előterjesztés szerint 1989 első hónapjaiban a főváros tömegközlekedési hálózata összesen 1200 kilométert tett ki, 4600 megállóval. Az utazások 82%-a a BKV vonalain zajlott, ami 4,4 millió embert jelentett naponta. További hálózatfejlesztéseket és menetrendi sűrítéseket azonban csak nagy körültekintéssel tervezhettek, ugyanis a forráselvonásokkal beszűkült a járműpark bővítésének lehetősége, s a jelentkező többletigényeket a kocsik átcsoportosításával, a rendelkezésre álló eszközök intenzívebb kihasználásával tudták biztosítani. Elősegítette mindezt néhány hálózatracionalizálási intézkedés, például a nagykörúti villamossal párhuzamosan futó autóbusz-viszonylatok megszüntetése. Megvalósult a Budapesten szolgáltató három állami nagyvállalat, a BKV, a MÁV és a Volán kooperációja is: egyeztették a menetrendeket, összehangolták a szállítási feladatokat stb. Egyre kevesebb utas panaszkodott vagy reklamált; az üzemi lehetőségek és az utazási igények között egyfajta harmónia állt be. A tájékoztató idején már 300 felszíni járműnek, valamint a teljes metró- és HÉV-flottának volt URH-készüléke, ezáltal a zavarok bejelentési ideje 60%-kal csökkent a szóban forgó viszonylatokon. Kedvezőtlenebb képet mutatott a járműparkon elvégzett átfogó állapotfelmérés. Bár e téren az előző ötéves tervben is nagy elmaradások voltak, a hetedik ötéves tervben a helyzet további romlására számítottak. A járműfejlesztés a tervek szerint ekkorra kikerült volna az iparfejlesztési tevékenységek köréből, így a vállalat csak a saját erejére támaszkodhatott. A járműpark folyamatos megújításának, szinten tartásának forrását az amortizációs pénzek jelentették, amelyek az előzetesen várt összegnél ugyan kicsivel magasabban, tízmilliárd forint körül alakultak, de a vártnál jobban nőttek az árak is. A központi pénzcsapok lassú elzárása mellett az 1988-ban bevezetett szabályzómodosítások is kritikus helyzetbe hozták a vállalati beruházási tevékenységet. Az újonnan bevezetett áfát ugyanis csak adózott nyereségből lehetett fedezni, 1988-ban azonban a BKV-nál több fejlesztési forrás képződött, mint amennyinek az elköltésére az áfafedezetet biztosítani lehetett a nyereségből. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy bár rendelkezésre álltak a szóban forgó pénzek, mégsem lehetett azokat felhasználni. A cég végül, némi engedményekkel, a fenntartási költségekből lefaragott, megtakarításként kezelt pénzeket csoportosította át áfafedezet, illetve autóbusz-beszerzés céljára. Ugyanakkor felhívta a Fővárosi Tanács figyelmét, hogy az így beszerzett járművek csak selejtpótlásra elegendők, a lakótelepek kiszolgálásához és a zsúfoltság csökkentéséhez nem.

¹⁴⁸ Dr. Zahumenszky József–Keller László: Tömegközlekedés a nyolcvanas években. *Budapest*, 1986/3. 6–9.

¹⁴⁹ Müller Tibor: Sok vagy kevés 45 milliárd forint? *Budapest*, 1987/12. 6–8.

¹⁵⁰ BFL XIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Beszámoló a Budapesti Közlekedési Vállalat tevékenységéről. 1989. II. 15.

A BKV előterjesztése arra is kitért, hogy az egyre mostohább körülmények ellenére a vállalat gazdálkodása 1988-ban még stabil maradt, de a kiélezett nyereségérzékenység hamarosan feszültségekhez vezetett. A hetedik ötéves tervben tehát végig biztosítani kell az árkiegészítésnek azt a konstrukcióját, amely lehetővé teszi az áfafedezet képződését, de ez is csupán a szinten tartásra lesz elég. Lehetséges megoldásként merült fel, hogy az autóbuszos üzemágban engedélyezett egyedi konstrukciót a BKV egészére kiterjesztik. Többször is elhangzott, hogy az igényelt források már csak a vállalat 43 milliárd forintos állóeszköz-állományának, illetve a 23 000 fős dolgozói kollektívájának a megtartására elegendő. A főváros közlekedésében feloldhatatlan zavarok fognak keletkezni, mivel a nyolcvanas évek végén a fővárosi közlekedők 82%-a még mindig a BKV járművein utazott. Így, a pénzügyi nehézségek és az utasigények nyomására 1988 első felében az új kocsik vásárlása helyett a BKV megkezdte a meglevő járművek túlfuttatását. Nem sokkal az intézkedés bevezetése után, a már említett átcsoportosítások hatására, a közlekedési vállalat még némi levegőhöz juthatott: 1988-ban összesen 47 busz beszerzésére nyílt ismét lehetőség, és 1989–1990-ben további 50–50 jármű vásárlását fontolgatták. A fajlagosan drágább HÉV-, illetve villamosvasúti szerelvényeket azonban még a pénzügyi trükközésekkel sem lehetett beszerezni. A kocsikiadást – különösen a villamosok esetében – intenzívebb igénybevétellel és szervezeti átalakításokkal sikerült növelni. A szűkös járműpark és a metróépítés lelassulása is egyre inkább megterhelte a felszíni hálózatot, amelynek bővítésétől ebben a helyzetben természetesen szó sem lehetett. A BKV kénytelen volt beismerni, hogy a vasúti és villamosvasúti pályahálózat korszerűsítése és állagmegóvása messze elmaradt a kívánatostól, a helyzet normalizálására mintegy 100 millió forintnyi forrásra lett volna szükség.

A nyolcvanas évek második felében a munkaerőhelyzet sem javult. Bár 1987-re sikerült megállítani a csökkenést, de a létszám a nyolcvanas évtizedben több mint 2700 fővel lett karcsúbb. Javulást nem lehetett remélni, mivel az általános társadalmi elvárásoknak – azaz a több szabadidő-versenyképes fizetés párosának – a BKV nem tudott eleget tenni. A Fővárosi Tanács ugyanis az ország gazdasági helyzetének általános romlása közepette megszüntette a tömegközlekedés kiemelt támogatását. Mi több, 1985 és 1987 között a dolgozói átlagkeresetek 11,7%-kal csökkentek. Tompította a kritikus helyzet élet a BKV-nál is megjelenő gazdasági munkaközösségek tevékenysége. Ezekbe a cég dolgozóinak mintegy 10%-a lépett be. A hetedik ötéves tervre kitekintve a vállalat azt ígérte, hogy revízió alá veszik az anyagi ösztönzőket, finomítják a béreket, és megvizsgálják, milyen eszközökkel lehetne csökkenteni a szükséges dolgozói létszám elméleti felső határát. A forráshiányt és az aggasztó gazdasági helyzetet összegezve a vállalat vezetése kijelentette, hogy a szinten tartáshoz szükséges kiadások öt év alatt előreláthatóan 48,6%-kal fognak növekedni. Majd

némi keserűséggel hozzáfűzte: a vállalat ezt a helyzetet biztosan képes lesz kezelni, hiszen „hosszú múltra tekinthetünk vissza a takarékos gazdálkodás követelményének egyre kiterjesztettebb érvényesítésében”.

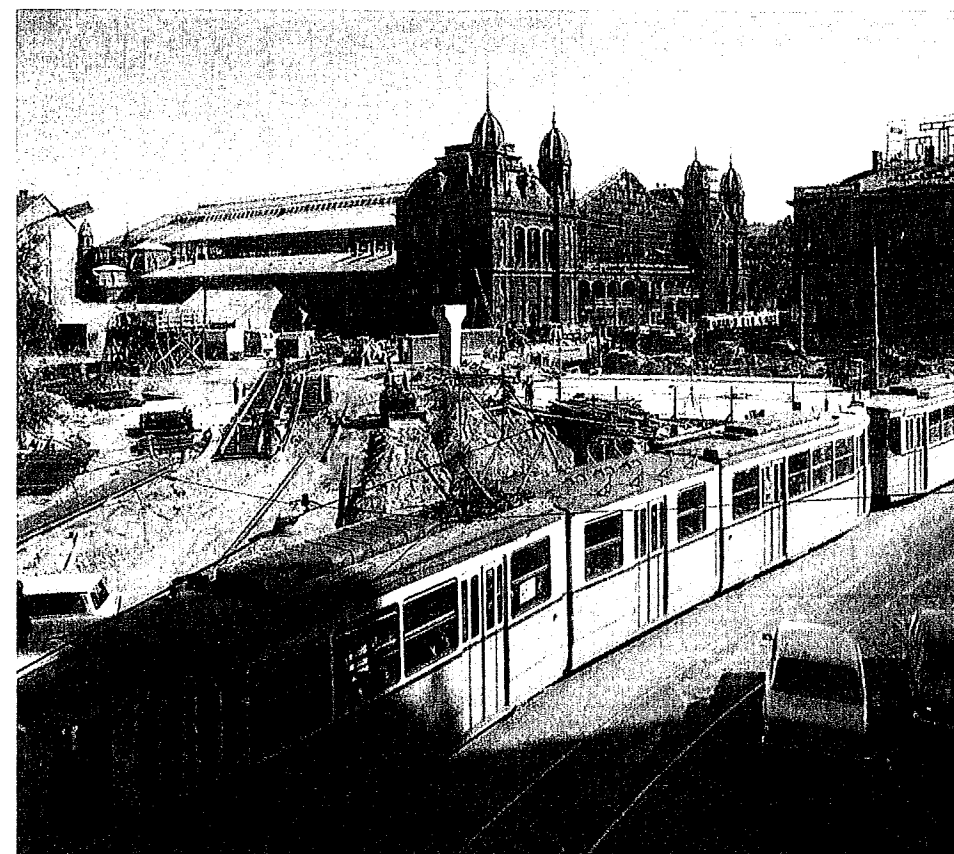
A BKV a helyzetértékelést az utazóközönség számára is érzékelhető fejlesztések vázolásával folytatta. Lassan elkezdődött az UV villamosok selejtezése, ami a vállalat szerint a nyolcadik ötéves tervben lett volna esedékes; emiatt egyszerre 200 villamost kell majd beszerezni másfél milliárd forint értékben. Időszerűvé vált az elsőgenerációs, EV-típusú metrókocsik főjavítása is. Ez az 1995-re ütemezett feladat komoly járműjavítói kapacitásbővítést tett volna szükségessé, ami szintén meghaladta a vállalat anyagi erejét, akárcsak a 200 előbbi villamos kifizetése. Ugyanezen ok miatt került veszélybe az 1-es villamos Kerepesi úti meghosszabbítása is. Egyébként pedig a hálózatbővüléssel érkező új kocsik tárolását is meg kellett oldani. Az autóbuszos üzemágot a nyolcvanas évek végén ugyan még sikerült új járművekkel gyarapítani, de a hetedik ötéves tervre a BKV már nem számolt állománynövelő beszerzésekkel, holott az ismert igények szerint 100 többletbuszra lett volna szükség. Az előterjesztés tovább részletezte, hogy pénzügyi fedezet hiányában mely fejlesztésektől volt kénytelen eltekinteni a közlekedési vállalat: elmaradt 50 villamos, illetve 150, lakótelepekre szánt autóbusz beszerzése, nem valósult meg Óbuda kocsiszín rekonstrukciója, sem egy észak-pesti szatellit-autóbuszgarázs építése. Csúszott a Millenniumi Földalatti felújítása is. Tovább nehezítette a helyzetet a tőkés importra szánt keret szűkössége. A vállalat távlati problémaként említette meg, hogy a nyolcadik és a kilencedik ötéves tervben számos eszközt lökészerűen kell kicserélni. 1990 és 2000 között 304 villamosvasúti kocsit, 187 metrókocsit, 57 háromrészes HÉV-szerelvényt, valamint 34 nagyvasúti mozdonyt terveztek vásárolni, ez utóbbiakat a HÉV hálózatára. A képet árnyalta, hogy a BKV 1990 után is számított a gyorsvasúti hálózat bővülésére, s ezzel együtt a párhuzamos villamosközlekedés megszüntetésére, amelytől jelentős számú jármű felszabadulását várta. A beszerzésekkel kapcsolatban a BKV felhívta a tanács figyelmét arra, hogy egyre több eszköz érkezik Nyugatról, például a gazdaságosan üzemeltethető, Volkswagen-alapokra épített kisbuszok, egyes vonatbefolyásoló berendezések, illetve számítástechnikai eszközök. Ráadásul a szocialista ipar mellett, hogy ezeket a korszerű berendezéseket nem (vagy sokkal gyengébb minőségben) gyártotta, még a „klasszikus” igényeknek sem tudott eleget tenni. Az alkatrészellátásban például olyan komoly gondok mutatkoztak, hogy a fővárosi közlekedésért felelős vállalat ismét házon belüli gyártással volt kénytelen enyhíteni a problémán.

A nyolcvanas években egyébként a BKV életében megjelent néhány új elem. A MÁV hasonló kezdeményezésével nagyjából egy időben, a városi közlekedési szakma önreflexiójaként, megalakult a BKV Vállalati Emlékbizottsága. Így a cégen belül már a nagyközönség számára is kimutatható módon értékelődött fel a saját,

illetve jogelődjeinek múltbéli tevékenysége, annak kutatása. 1985-ben a jubileumi emlékbizottság hozzalátott, hogy megtegyék az előkészületeket az 1887 novemberében útjára indult első pesti villamos (a Nyugati pályaudvar és a Király utca között), illetve a BKVT Közvágóhíd és Haraszi között útjára induló első helyiérdekű vasút centenáriumának megünneplésére. A MÁV Istvántelki műhelyében felújították a soroksári HÉV korabeli helyiérdekű vasúti szerelvényét és a hozzá tartozó gőzmozdonyt, mellyel Soroksárig közlekedtetett nosztalgiavonatot a BKV. Házon belül készült el két „matuzsálemi” korú villamoskocsi felújítása: a 611-es és a 436-os pályaszámú favázas jármű, amelyek a vállalati nosztalgiaflotta alapjait adták. Egy Ganz-villamosban közlekedéstörténeti kiállítást rendeztek be, majd a villamoskocsival végiglátogatták a főváros kerületeit. A nagy sikerre való tekintettel a BKV elhatározta, hogy emlékbizottságát állandó jelleggel fogja működtetni. Sőt, a nehéz anyagi körülmények ellenére, további muzeális értékű járművek rekonstrukcióját vette tervbe: feltámadhatott az Arad–Csanádi Egyesült Vasútról származó BHÉV-motorkocsi (DM XII 297), s 1995-re a MILLFAV 11-es pályaszámú kocsija is korhűen elkészült. Természetesen a felbecsülhetetlen eszmei értékű járművek tárolására fokozott figyelmet kellett fordítani. Ezért, mivel hivatalos múzeumi épülete a BKV-nak ekkor még nem volt, a szentendrei és a ferencvárosi kocsiszínbé költöztették a nosztalgiaflottát. Az autóbusz-közlekedés közelgő 100. évfordulója alkalmából a vállalat megkezdte a fennmaradt, öreg járművek felkutatását, s ennek kapcsán ellenőrzés alá vonta a selejtezési folyamatokat is.

Szintén új elemként jelent meg a vállalaton belül a környezetvédelem intézményesülése. 1988-ban megalakult a BKV Környezetvédelmi Szakbizottsága, amely a vonatkozó környezetvédelmi előírások betartásáért felelt. A Környezetvédelmi és Vízgazdálkodási Minisztérium, illetve a Fővárosi Tanács ellenőrzést folytatott, és „elmarasztaló hiányosságokat nem tapasztalt”. A vállalat ilyen irányú tevékenysége főleg a dízelmotorok koromtartalmának csökkentésére, a munkakörnyezet védelmére, illetve a zajszennyezés visszaszorítására irányult. Emellett a Közlekedéstudományi Intézettel közösen korszerűsítették a járműmosók vízfelhasználását és hulladékgazdálkodását. A Fővárosi Tanács az előterjesztés zárásaként kijelentette, hogy meglátása szerint a BKV nemzetközi színvonalon képes ellátni a teendőit. Ám figyelmeztetett, hogy ehhez a hetedik ötéves tervben a dolgozói kollektíva fokozottabb igénybevételére lesz szükség. Továbbá megjegyezte, hogy a vállalatnak a környezetvédelemben és az utasok kiszolgálásában is akad még némi tennivalója.¹⁵¹

A tanács meglátásával ellentétben a helyzet nem volt ennyire megnyugtató. Ezt bizonyítja, hogy a BKV ügyeit egy évvel később ismét megtárgyalták. A közlekedési



48. kép. A Marx tér (Nyugati tér) átalakulásának első lépései: a majdani közúti felüljáró egyik pillére már áll, épül a hatalmas aluljáró is. A pályaudvar épületét is tatarozzák. A villamosok terelt pályán közlekednek. 1979

vállalat az 1989. októberi előterjesztésében még nagyobb terjedelemben ismertette a gondokat; fejlesztéseket, távlati terveket ekkor már nem említett. 1989-ben a BKV a tervezetthez képest egymilliárd forinttal kevesebből volt kénytelen gazdálkodni, ami azt jelentette, hogy a cég a teljesítmények visszafogására kényszerült. Csökkent a kocsikibocsátás, a várakozási idők pedig ennek megfelelően szignifikánsan, 2-5 perccel növekedtek. Számos állagmegóvási feladatot átütemeztek, s az új beruházásokat tovább halasztották. Nem sikerült az 1988-ban ismertetett pénzügyi bravúrokkal szinten tartani a járműállományt; a vállalat inkább az öreg, túlfutott kocsik amortizációs kiadásait vállalta, s így járművenként csupán egy új autóbusz árának harmadát kellett kifizetni. A gördülőállomány mellett a dolgozói kollektíva vállára

¹⁵¹ Uo.

is rég nem látott terheket raktak: kritikussá vált a többletmunkavégzés, melynek átlagos szintje elérte a havi 50-60 túlórát. Ez annak tükrében is kockázatos volt, hogy a járművezetőkkel megkötött kollektív szerződésben foglaltak szerint a dolgozók csupán havi 35 óra túlmunkára kötelezhetők. A vállalat ugyanakkor képtelen volt az egyre nehezebb körülmények között dolgozó, felelősségteljes fizikai munkát végző dolgozóit megfelelően honorálni.

A BKV megkongatta a vészharangot. Emlékeztetett rá: 1990-ben a fővárosi tömegközlekedésnek számszerűen ugyanannyi forrással kell gazdálkodnia, mint 1989-ben, azonban az inflációnak köszönhetően a vállalat – reálértékben számolva – az 1989-es forrásoknak csupán kétharmadát tudta elkölteni. Így a tájékoztatás szerint 1990 végére a budapesti tömegközlekedés finanszírozásában 2,5 milliárd forint hiány fog keletkezni, amit a BKV már képtelen kigazdálkodni. A helyzet normalizálásához a járművek futásteljesítményét további 25%-kal kellett volna csökkenteni, azonban sem így, sem jegyáremelésekkel nem lettek volna képesek a nagyságrendekkel nagyobb összeg előteremtésére.

A nyolcvanas évtized legvégén a budapesti tömegközlekedés a BKV megítélése szerint még nemzetközi összehasonlításban is színvonalasnak számított, de már megjelentek az első figyelmeztető jelek is. A karbantartások, cserék, rekonstrukciók elmaradása miatt az eszközállomány műszaki színvonala zuhanni kezdett, ráadásul ahhoz, hogy ezt a tendenciát vissza lehessen fordítani, 1995-ig 27 milliárd forint felhasználásra lett volna szükség. Ezzel szemben a vállalat az amortizációs jóváírásokból csupán 12 milliárd forintnyi bevételre számíthatott. A Fővárosi Tanácsnak megküldött jelentés szerint 1989 októberében a fővárosi tömegközlekedés járműveinek egyharmada „nullára íródott”, az általános elhasználódási ráta pedig 34%-os volt. A túlfuttatott kocsik megnövekedett karbantartási igényeire egyszerűen nem volt sem munkára fogható alkalmazott, sem szabad járműjavítói kapacitás a vállalatnál. A vasúti pályák állapota – a metró nem számítva – 30%-osnak volt mondható, s ez már akár egyes vonalak bezárásával is fenyegetett. Ebben a pénzügyi helyzetben a BKV-t erősen terhelte a környezetvédelmi előírások által megkövetelt beruházások végrehajtása, amelyek egyre nagyobb összegeket emésztettek fel. A vállalat leszögezte: a fentebb vázolt okok miatt a BKV-nak folyósított támogatásokat nem lehet befagyasztani, mert az a lakosságot „elviselhetetlen mértékben” sújtaná, s egyértelmű politikai vonzata is lenne. Lehetséges forgatókönyvként felmerült a vállalat csődje is, amely a tájékoztatás szerint súlyos népgazdasági károkat okozna az országnak. A Fővárosi Tanács határozatában a megoldást jobbára a BKV-ra hárította: javasolta a vállalatnak, hogy tegyen erőfeszítéseket a gazdálkodási egyensúly javítására, illetve a rendelkezésre álló eszközpark hatékonyabb felhasználására. Azzal azonban egyetértett, hogy 1990-ben nem emelhetik a tarifákat. Felmerült az a lehetőség is, hogy amennyiben a budapesti tömegköz-

lekedés problémáját tanácsi szinten nem lehetne megoldani, a kérdést a Minisztertanács elé kell terjeszteni.¹⁵²

Nem kellett sokat várni a BKV-val foglalkozó következő jelentésre. 1989 decemberében a vállalat vezérigazgatója, dr. Zahumenszky József tartott beszámolót. Ebben riasztó adatokkal próbált nyomást gyakorolni a városvezetésre, megemlítve, hogy Budapest tömegközlekedése több évtizedes lemaradásban van. Ez némileg ellentmondott annak, amit a nyolcvanas években számtalanszor hangoztattak, ti. hogy a főváros tömegközlekedése jó, mi több, világszínvonalú. Érdekes, hogy még az 1989. október 27-i tanácsülésen is úgy vélekedtek, hogy a vállalat a nehézségek ellenére megállja a helyét a nemzetközi porondon. A közlekedési cégnél bizonyára nem kis zavart keltett az a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztériumtól származó hír, amely szerint a kormány a fővárosi tömegközlekedés állami dotációját befagyasztotta – noha a BKV októberben kifejezetten kérte, hogy erre ne kerüljön sor. A vezérigazgató a dolgozói juttatásokat, illetve a krónikus munkaerőhiányt emelte ki mint a legsúlyosabb gondokat: ahhoz, hogy a dolgozók fizetése igazodni tudjon az utóbbi évek általános áremelkedéséhez, 55%-os béremelést kellene végrehajtani a fővárosban, ez pedig 1,5 milliárd forintnyi többletforrást követelne meg. Ugyanakkor – tekintve a munkaerőhiányt – a BKV nem számolt tömeges elbocsátásokkal, már csak azért sem, mert az így elérhető megtakarítás csupán 150 millió forint lett volna. Nem csoda, hogy a vállalati dolgozók létszáma továbbra sem gyarapodott: 1100 járművezetőre lett volna még szükség, a meglevő alkalmazottak további kritikus túlmunkára kényszerültek. A céges adminisztráció végezte a forgalomirányítást, ráadásul a szervizelés nyilvántartása is munkaköri feladatuk lett. A tájékoztató vitájában Csányi Péter, IV. kerületi tanácsstag megemlítette: a gépjárművezetők annyira túlterheltek, hogy az már az utasok és a közlekedés biztonságát veszélyezteti. Példaként említette a metróvezetőket, akiknek átlagos havi túlórája elérte a 200 órát is. Ezzel szemben a szovjet kocsivezetők csupán napi négy órát dolgoztak egy hónapra lebontva. A vitában ugyanakkor felmerült az is, hogy a világbanki hitelkonstrukció keretében jelenleg is folyik egy jelentés elkészítése, amely a BKV működését vette nagytító alá, azzal a céllal, hogy módot találjon további megtakarításokra. A Fővárosi Tanács ekkor már komolyabban vette a vállalat aggodalmait, s indítványozta, hogy a következő ülés után a főváros vezetése alakítson ki hivatalos álláspontot a BKV-val kapcsolatban.¹⁵³

Am a hosszú időn keresztül halogatott megoldáskeresés közepette a dolgok irányítása szép lassan kicsúszott a BKV és a Fővárosi Tanács kezéből. 1990. január 2-án sor került a BKV dolgozóinak első, figyelmeztető sztrájkjára a bizonytalan bérhely-

¹⁵² BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Jelentés a főváros tömegközlekedésének helyzetéről. 1989. X. 27.

¹⁵³ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Jelentés a főváros tömegközlekedésének helyzetéről. 1989. XII. 12.

zet miatt. Az üzemkezdettől két órán át tartó munkabeszüntetés mellett kilátásba helyeztek egy január 23-i megmozdulást is. Ugyanezen a napon a tanács ismételten napirendjére tűzte a tömegközlekedés helyzetét. Az előterjesztésből kiderült, hogy a városvezetés és a vállalat gyakorlatilag elvesztette a kontrollt az események felett. A fővárosi tömegközlekedési dolgozók egyre gyakrabban tagadták meg a túlmunkát, ráadásul az utasok kegyeit is elvesztette a BKV. Annak ellenére, hogy 1989 végén a tanáccsal egyetértésben elvetették egy esetleges jegyáremelés lehetőségét, a kormány december 17-i, 3359/89. számú határozata országos méretű, drasztikusnak mondható tarifadrágítást vezetett be. Ez a fővárosban 55%-os emelést jelentett, mellyel a BKV 1,6 milliárdos többletforráshoz jutott, azonban ez sem volt elég a tömegközlekedés 1989-es szintjének fenntartásához. A dolgozók kedélyeit lehűtő, 20%-os béremeléshez is hiányzott a forrás; erre a célra 900-1000 millió forintba lett volna szüksége a vállalatnak. Kedvezőtlen fordulat állt be az ügyben január 11-én, amikor a Közlekedési, Hírközlési és Építésügyi Minisztérium államtitkári megbeszélésén az Ár-, Bér- és Munkaügyi Hivatal (ÁBMH) képviselője a többletforrás megadásától kategorikusan elzárkózott. A BKV így más utat keresve javasolta, hogy forduljanak a szakszervezetekhez, s a Szakszervezetek Országos Tanácsának (SZOT) nyomására próbáljanak változást elérni a kérdésben. Ugyanakkor nem lehetett elsiklani a felett a tény felett, hogy a BKV gazdálkodása egyáltalán nem volt hatékonynak mondható, amelyet már a Világbank is vizsgált. Tehát a pénzügyi-gazdasági gondokért a felelősség a vállalatot is terhelte. Ezt természetesen a tanács is látta, amely felvetette egy másik, belső vizsgálat szükségességét. Mindenesetre a cég rendkívüli erőfeszítéseinek hála, a VB előbb 600, majd további 200 millió forintot juttatott a BKV-nak többlettámogatásként 1990-re. Ez az összeg a jegyárbevételekkel együtt már elegendő volt ahhoz, hogy kielégítsék a dolgozók béremelési követeléseit; január elseji hatállyal például a járművezetői munkakörben dolgozók fizetését megemelték 2000 forinttal. A bizonytalan helyzet és az *ad hoc* megoldások miatt azonban mégis sor került a már említett sztrájkokra.

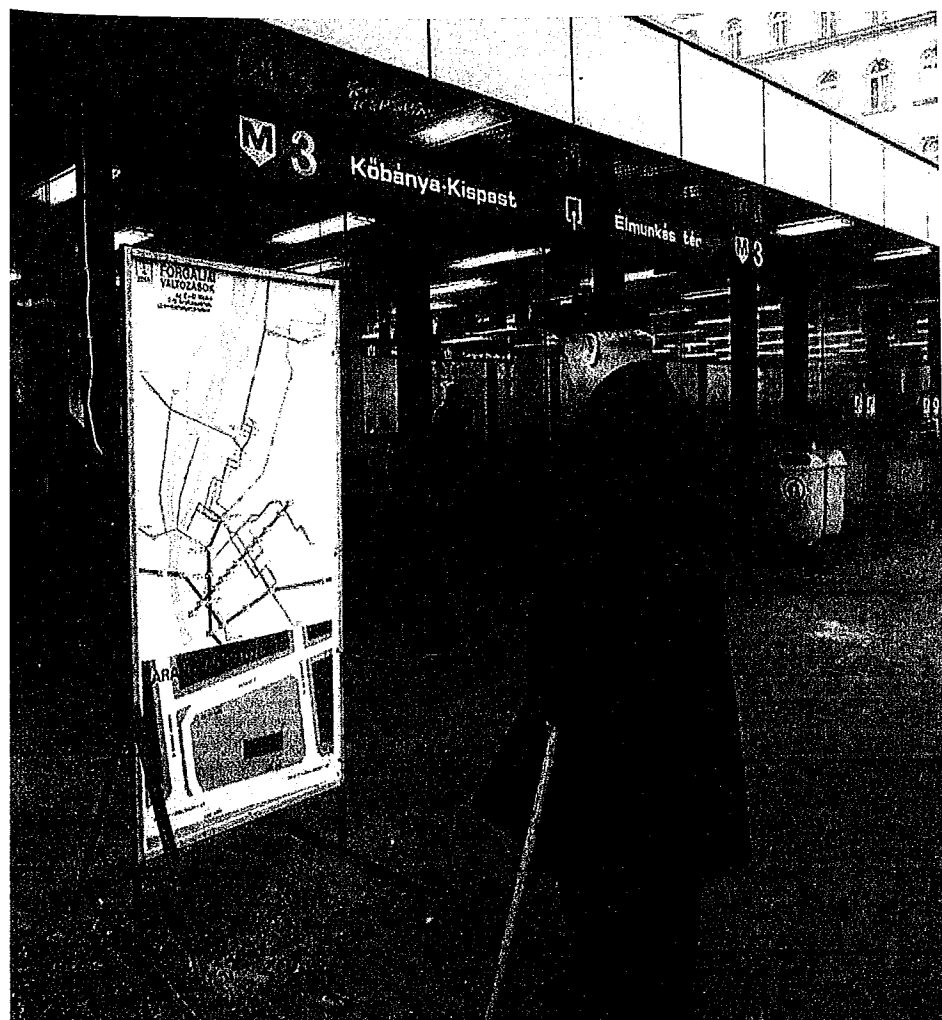
Nem csillapította a vállalaton belül a kedélyeket és a közvélemény ellenérzését a BKV irodaház-vásárlási üzlete. Egy 1988-ban megkötött szerződés szerint a cég átvette az Élelmiszeripari Gépgyártó Vállalat Fogarasi úti telephelyét, hogy ott helyezze el számítástechnikai központját; emiatt a média, például a *Népszava* „Irodaházra van, béremelésre nincs keret?” című cikkében élesen támadta a közlekedési vállalatot. A BKV nimbuszát tovább koptatták az először fellángoló metrótüzek is, melyekről a rádió is hírt adott. Itt *Zajtai György*, az észak-déli vonal dolgozóit tömörítő szakszervezet képviselője a karbantartások elmulasztását és az életveszélyt emlegette. Az ügyben belső vizsgálat is indult a BKV ellen, a vizsgálatot a Fővárosi Tanácsnál elrendelő *Rymorz Pál* főosztályvezető azonban a fővárosi tömegközlekedés vezérigazgatójától megnyugtató válaszokat kapott. A tanács állásfoglalásában

elfogadhatatlannak minősítette azt a kormányzati intézkedést, amely szerint oly módon építették le a tömegközlekedés állami támogatását, hogy azt teljes egészében a lakosságra kell terhelni közvetlen formában jegyáremeléssel, illetve közvetett formában szja-forrásokkal. Ezzel az intézkedéssel Budapest esetében hagyományos tanácsi feladatoktól vontak el pénzeket, illetve tovább rontották a lakosság anyagi helyzetét.¹⁵⁴

Az évtizedfordulón bekövetkezett, összeomlásközei állapotnak már a nyolcvanas években voltak előzményei. Az állami pénzcsepoktól függő fővárosi tömegközlekedés tevékenységét vizsgálva megfigyelhető, hogy az 1980-as évtizedben, miközben az ország gazdasági nehézségei fokozódtak, és a központi dotáció csökkent, egy-egy új metrószakasz átadása után a főváros minél nagyobb számú villamosvonal felszámolására törekedett. „Amíg volt pénz, a metró építése mindig is fontosabbnak tűnt, majd egyre inkább előtérbe kerültek az »olcsó« megoldások, vagyis a gyorsvasúton kívüli forgalmat mindinkább autóbuszra próbálták terelni. A külvárosi vonalak többségén már a rendszerváltás előtti években kritikus volt a vágányzat állapota, sőt, már a hálózat túlélése is kérdésessé vált, ugyanis a közúti vasút bukása nem annyira az elavult járművekkel, mint inkább a pályák leromlásával kezdődik.”¹⁵⁵

¹⁵⁴ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Tájékoztató a BKV-val kapcsolatos néhány aktuális kérdésről. 1990. I. 23.

¹⁵⁵ Interjú Benda György okleveles közlekedésmérnökkel, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatalának Közlekedési Osztálya munkatársával, 2001. X. 5.



49. kép. A néhány napja megnyitott Arany János utcai metróállomás bejáratánál elhelyezett utastájékoztató táblát tanulmányozza egy járókelő. Az észak–déli vonal már a Lehel térig ér. 1982

AZ ÉSZAK–DÉLI METRÓVONAL ÉPÍTÉSE

A főváros gyorsvasúti hálózatának fejlesztési irányát a Magyar Szocialista Munkáspárt vezetésének 1972. augusztusi határozata szabta meg. A Politikai Bizottság direktívái szerint 1985-re meg kellett volna építeni a városközpontot a külső kerületekkel és egyes elővárosokkal, valamint a távolsági forgalom csatlakozási pontjainak összekötő sugárirányú vonalakat. Ez magában foglalta az átadás előtt álló kelet–nyugati és a meghosszabbított észak–déli metróvonalat, az elsősorban kéreg alatti, majd felszíni vezetésű Baross tér–Újpalota városi vasutat, valamint az Astoria–Budafok útvonalon a dél-budai metróvonalat. A dokumentum egyben elismerte, hogy a városközpont tehermentesítéséhez egy haránt irányú gyorsvasúti vonalra is szükség van, de ennek megvalósítását nem kötötte konkrét időponthoz.¹

Az 1970-ben átadott 2-es metróvonalon az első tapasztalatok igen kedvezőek voltak. Az első hónapokban napi 240 000 utas vette igénybe a gyorsvasutat, ahol csúcsidőben másfél percenként közlekedtek a háromkocsis szerelvények. A *Buda-pest* folyóirat szerint elmondható, hogy a lakosság megszokta a metróvonalat, „igényli és várja” az újabb csomópontszerű rendezéseket. A folyóirat egyébként summázta a Fehér út–Deák tér közötti szakasz építési tapasztalatait is. Eszerint a legnagyobb hiányosságokat az ideiglenes forgalomeltereléseknél lehetett tapasztalni. A jövőben növelni kell az utastájékoztató színvonalát, több információt kell adni az épülő objektumokról, s az építési területeken való áthaladást is könnyebbé kell tenni, mert a gyalogosok többnyire zajban-porban bukácsolva közlekedtek. A negyedik ötéves terv közlekedésfejlesztésre fordítható forrásait még néhány évig a kelet–nyugati vonal továbbépítésével összhangban főleg Budára, a Déli pályaudvarig terjedő szakaszra csoportosítják. A szerző, dr. Nagy Ervin üdvözölte azt is, hogy a metróépítéssel együtt sor került a főútvonalak (például Rákóczi út) mentén álló műemlék épületek sortatarozására, illetve a csomóponti üzletek, kiskereskedelmi egységek modernizálására.²

¹ MNL OL 288. f. 15/229. 8. e. Jegyzőkönyv a Politikai Bizottság (PB) 1972. VIII. 14-i üléséről 6. Napirendi pont. 77–78/122.

² Dr. Nagy Ervin: A kelet–nyugati metróvonal. *Budapest*, 1973/1. 1–4.

Az ekkor már építés alatt álló észak–déli vonal eredetileg Rákospalota–Városcsoponttól indult volna. A beruházási javaslat azonban már több tekintetben is módosult. A VB Rákospalota–Újpest vasútállomást tekintette a valódi kiindulópontnak, mondván, bármennyire indokolt lenne is a metró rákospalotai kiterjesztése, ez inkább távlatilag fog realizálódni. Az építés gyorsításával, a túlnyomós munkavégzésnél a légnyomás mértékének korlátozásával és azzal, hogy a déli szakaszon módosították a polgári védelmi kialakítás feltételeit, 50 milliós megtakarítást sikerült elérni. Ehhez hasonló eredménnyel járt, hogy a Kálvin téren csak egyszintes aluljáró épült a tervezett kétszintes helyett, valamint hogy a vasbeton tübbingek kiterjedt alkalmazása révén kevesebb öntöttvas elemre volt szükség. A Marx téren elmaradt az ideiglenes végállomás kiépítése (140 millió forint), ugyanakkor a beruházóapparátus átszervezésével az ellenőrzés is hatékonyabban működött. Igaz, a belvárosi részen már nem tudtak kéreg alatt építkezni, tudniillik a járulékos költségek emelkedésével, valamint a forgalom zavarása nyomán keletkező károkkal együtt ez közel ugyanannyiba került volna, mint a fúrópajzsos eljárás. A felszíni vonalvezetést a szakértők a külvárosokban sem ajánlották, mert a beépített főútvonalak mentén a helyszükségletet csak az útfelület, a lakó- és zöldterületek rovására lehetett volna kielégíteni, ami az alapvető városfejlesztési célokkal is ellentmondásba került. Mindezen túl a legtöbb probléma a hazai építőipar alacsony színvonalából adódott, főképp a túlságosan magas élők munkárafordítás miatt. A gazdaságosabb működés érdekében felmerült, hogy a Deák tér–Élmunkás tér, valamint a dél-budai metró középű (Móricz Zsigmond körtér–Dózsa György út) szakaszának jövőbeli építéséhez indokolt egy komplex alagútépítő berendezés, továbbá az ehhez tartozó géplánc beszerzése. A 200 millió forintos beruházás meghaladta a vállalati fejlesztés kereteit, ezért a Fővárosi Tanács VB a központi költségvetésből szerette volna finanszírozni az akciót. Ezzel egy időben eldőlt, hogy a Petőfi Sándor utca–Károlyi Mihály utca közötti gyalogos-aluljárón kívül két újabb is lesz a Szabadsajtó út, illetve a Felszabadulás tér (ma Ferenciek tere) között. Az útpálya átbocsátóképességének növelésére pedig a Károlyi Mihály utca–Petőfi Sándor utca viszonylatában közúti aluljárót kívántak építeni az Erzsébet hídra vezető leágazással. A déli végpont 120 millió forint többletköltség és egy közel 1800 méteres felszíni szakasz árán a Határ útról Kőbánya–Kispest vasútállomáshoz került. Ez újabb napi 43 000 utasnak könnyítette meg a célba jutást: a MÁV vonalain ingázóknak, illetve azoknak, akik az állomás mellett létesítendő tömegközlekedési csomópontokra Kőbányáról és Pesterzsébetről ráhordó autóbusszjáratokkal érkeznek. Az utasszám növekedésén túl a szakértők azzal magyarázták a korrekció szükségességét, hogy Kőbánya és Pesterzsébet tekintélyes része viszonylag kevés pénzből metrókapcsolathoz jut, noha emiatt ötkocsis szerelvényeket kell majd a vonalon közlekedtetni. Az előterjesztés 1982–1983-ra számolt a harmadik szakasz megépítésével, ugyanakkor az ötödik öt éves terv kapcsán megelőlegezte a

dél-budai vonalon zajló munkálatok elindítását. Természetesen a szakma ez utóbbi lépést is az utasforgalom adataival próbálta alátámasztani, miközben arra hívta fel a döntéshozók figyelmét, hogy a mélyvezetésű szakaszokat építő kapacitás 1978-ban felszabadul. A költségszint a beruházás I. és II. ütemében 8,3 milliárd forintot maradt, s a III. ütemmel együtt emelkedett 12,5 milliárdra.³ A Minisztertanács végül 7876 millió forintot különített el az észak–déli vonal második szakaszára 1981. évi végleges befejezéssel úgy, hogy a Nagyvárad tér–Kőbánya–Kispest szárny 1978 végén forgalomba helyezhető legyen. A Minisztertanács leszögezte, hogy a szükséges gépeket lehetőleg a szocialista országokból kell beszerezni. Egyben arra utasította a közlekedés- és postaügyi minisztert: 1974-ben terjessze az Állami Tervbizottság (ÁTB) elé az arra vonatkozó terveket, hogyan akarják átalakítani a Nyugati pályaudvart és Rákospalota–Újpest vasútállomást a metrókapcsolatok kialakítása végett. A Fővárosi Tanács elnökének ugyanilyen javaslatot kellett készítenie a csepeli gyorsvasút rekonstrukciójára, beleértve a Kálvin téri bevezetést is.⁴

A fővárosi VB 1974. május 15-i ülésén úgy foglalt állást, hogy a Deák tér–Nagyvárad tér szakasszal egy időben indokolt lenne a csepeli HÉV Kálvin téri bekötése is. Ez valamelyest megosztotta a testületet, ugyanis a haránt irányú metró tervére hivatkozva ezt többen is feleslegesnek vélték. A Közlekedési Főigazgatóság azonban rámutatott arra, hogy a hálózati elv alapján meg kell teremteni a metró és az elővárosi vonalak megfelelő kapcsolatát; a dél-pesti vonalcsoporthoz érkező utasok ugyanis nem annyira a Boráros térre, mint inkább a Belvárosba tartanak. „A többség a Kálvin téren kap csatlakozási lehetőséget valamely más viszonylatra, ráadásul ez utóbbi jelenség a harmadik metróvonal jóvoltából csak erősödni fog.” Rödönyi Károly miniszterhelyettes azonban jelezte: az átépítést lehetővé tevő 18–19 milliárdos fővárosi keret közel 50%-os növekedéssel volna egyenértékű, ám ekkor a vidéki városok nem kapnák meg még az előző öt éves tervben szereplő összeget sem. A kormány mindenekelőtt a csepeli HÉV programjának elhalasztását kérte, mivel a kizárólag az Országos Tervhivatal által szorgalmazott beruházást eredetileg is egy későbbi időpontra tervezték. A miniszterhelyettes viszont arra is felhívta a figyelmet, hogy az új metrószakasz révén autóbusszok szabadulnának fel, vagyis mérlegelhető, hogy valóban kell-e újabb buszgarázs. Kelemen Lajos ügyvezető elnök azzal zárta a vitát, hogy minél több programot kell megvalósítani. A határozat végül csak annyit rögzített, hogy az elkövetkező öt év során ne romoljon tovább a főváros közlekedése.⁵ Az MSZMP és a Minisztertanács végül az Élmunkás tér–Kőbánya–Kispest közötti szakasz kivitelezését hagyta jóvá a hatodik öt éves terv végéig, s közben folytatják az építkezést Újpest felé. A tervekben a csepeli gyors-

³ BFL XXIII.102.a FT VB 1973. IX. 12. 1. Napirendi pont. 3–30.

⁴ MNL OL. XIX-A-83-b 3534/1973. MT/XII. 6./ 645. d. 1–4.

⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1974. V. 15. Szó szerinti jegyzőkönyv. 310–332.

vasút Kálvin téri bekötése, valamint a harmadik, dél-budai földalattivonal beruházásának elindítása is szerepelt, ennél azonban a szentendrei HÉV gyorsvasúttá fejlesztése, valamint a Hűvösvölgyi gyorsvillamos vonal melletti állásfoglalás lényegesen határozottabb volt.⁶

Miután az MSZMP XI. kongresszusa a főváros gyorsközlekedési hálózatának fokozott ütemű kiépítését tűzte ki célul, aminek a metróépítés volt az alapja, a fejlesztésre fordítható összegek felét a kormányzat a jövőben is erre kívánta felhasználni.⁷ A városvezetés egyébként is az észak–déli metró építésére fordította a figyelmét, mivel a szakértők és a közvélemény is így látta megoldhatónak a tömegközlekedés problémáit. Amikor 1975 augusztusában az Üllői út alatt még javában folytak a munkálatok, a VB már az északi szektor legforgalmasabb csomópontjával, a Marx tér távlati kialakításával volt elfoglalva. A Nyugati pályaudvar tözsomszedságában elhelyezkedő közterület a főváros egyik legneuralgikusabb pontjának számított, ugyanis a Szent István körút, a Lenin (ma Teréz) körút, a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út találkozásánál a szintbeli kereszteződés, valamint a 32 600 fős csúcsórai gyalogosforgalom nyomán állandósultak a torlódások. A tér rendezésének része volt, hogy a felszíni körforgalom és gyalogátkelőhelyek megszüntetésével egy időben a Bajcsy-Zsilinszky út–Váci út irányban 2×1 sávós felüljárón vezetik át a forgalmat; a Marx téren, illetve a Nyugati pályaudvar és a Katona József utca között pedig egy-egy gyalogos-aluljárót építenek. A metróállomásról a déli kijárat a Marx téri aluljáróba, míg az északi a Katona József utcai folyosóra vezetett, amely a Nyugati pályaudvar mellett a Margit hídról érkező autóbuszokkal való kapcsolatteremtést is szolgálta. A szakemberek a Bajcsy-Zsilinszky úton és a Belső Váci úton a villamosközlekedés megszűnésével számoltak, azzal a kiegészítéssel, hogy 1980–1985 között villamospótló autóbuszok járnának a Marx térig, illetve az Élmunkás térig. A Rudas László (ma Podmaniczky) utcai trolibuszvonalakat nem érintette az átszervezés. A KF 1975 végére kívánta időzíteni a munkálatok elindítását úgy, hogy a befejezés az 1980-as év második felében lesz esedékes. A lezárások a nagykörúti villamosforgalmat nem érintették, de a közútnak itt már csak 2×1 sáv maradt.

Hasonló, de kevésbé nagyszabású átalakulás előtt állt az észak–déli metróvonal Ecseri úti és Pöttyös utcai állomásának környéke. Az alagút a magas talajvízszint és a Ceglédi úti főgyűjtő miatt az Üllői út délnyugati oldalán, kis mélységben épült, csak hogy ez nem tette lehetővé a közvetlen állomáskijárat gyalogos-aluljáró létesítését. A viszonylag kis utasterhelésre való tekintettel két folyosórendszerű, kvázi süllyesztett gyalogátkelőhelyként működő átjáró szerepelt a tervekben. A fővárosi VB a határozati javaslatot végül azzal a megszorítással fogadta el, hogy a forgalom

elterelését kikényszerítő építési munkákat csak akkor szabad elkezdni, ha a Felszabadulás teret és a Nagyváradi teret már átadták a forgalomnak.⁸

A csomópontok rendezésével nem volt érdemes sietni, hiszen a metró észak–déli vonalán zajló munkálatok készültségi foka 1975 őszén még mindig csak 62% körül járt. A KF a határidők tekintetében ekkor úgy nyilatkozott, hogy az első, a Deák tér–Nagyvárad tér közötti szakasz 1976 év végén történő üzembe helyezése a lemaradásoktól függetlenül az építőmunkások 200–300 fős létszámbővítése után műszakilag lehetséges, azonban a II/A ütem (Nagyvárad tér és Kőbánya-Kispest) 1978. évi átadása az elégtelen kivitelezői kapacitás és a beruházási előirányzat jelentős csökkentése miatt egyáltalán nem reális. A II/B ütemnél az 1980-as határidő változatlan maradt. A fennakadás mindenekelőtt abból eredt, hogy az 1973-as minisztertanácsi határozat meglehetősen feszített tempót írt elő, így a különböző fázisok időben összezsúsztak. Tervezői-előkészítői szinten például egyszerre dolgoztak a Dél-Buda–Zugló vonal fejlesztési célján, az észak–déli vonal harmadik szakaszának beruházási javaslatán, a II/B ütem általános és a II/A ütem kiviteli tervén. Ezzel párhuzamosan megnövekedett a kizárólag felszínről végezhető járulékos beruházások aránya, amelybe a közműkiváltásoktól az alul- és felüljárókon át a vasúti kapcsolatokig minden beletartozott. A Nagyváradi téri állomáson a szerkezetépítés hat hónapot késelt, a Nagykörút és a Kálvin tér között talajbefolyások hátráltatták a munkálatokat, míg a Felszabadulás téren a belső tér és a felszíni kapcsolatrendszer kialakításában volt fennakadás. A mélyvezetésű alagútépítés technológiai elmaradottsága, a fokozott élőmunkaigény 1974–1975-re már kapacitáshiányhoz vezetett, de a soron következő feladatok alapján úgy tűnt, hogy 1976–1978 között a fúrópajzsok használata átmenetileg visszaszorul. Giltner Andor tanácselnök-helyettes ezért azt szorgalmazta, hogy a pajzsok pihentetése helyett mielőbb induljon el a Dél-Buda–Zugló vonal építése. Mivel az anyagi feltételek korlátaival mindenki tisztában volt, a kényszerítő körülmények ismeretében a VB különösebb vita nélkül elfogadta az előterjesztést.⁹

Mindettől függetlenül két hét múlva a VB elé került az észak–déli vonal Határ úti és Könyves Kálmán körúti állomásánál tervezett csomópontok rendezésére vonatkozó beruházási javaslat. A Határ úti állomás elágazó műtárgynak épült a távlati, Kispest–Pestlőrinc irányú vonalszakasz kiszolgálására, ahol – a geometriai kötöttségek nyomán – az utasok egy lejtő+lépcső kombinációból álló folyosórendszeren át érthettek le a peronokra. A határozat a csomóponthoz telepítette a Kispest, Pestimre, Pestlőrinc és Pesterzsébet felől érkező autóbuszok, valamint az 50-es és a 13-as villamos végállomását. A Ferihegyi gyorsforgalmi út 2×1 sávós felüljárón vezetett

⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. VIII. 6. 4–5. Napirendi pont. 45–66/240–249.

⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. IX. 3. 9. Napirendi pont. 176–192/388–394.

⁶ A budapesti közlekedés fejlesztése. Budapest, 1975/7. 4–5.

⁷ MNL OL 288. f. 3/40. ő. e. MSZMP XI. Kongresszus 1975. V. 25. 24.

át az Üllői út felett, míg a gyalogosok számára a földalattihoz kapcsolódó aluljáró-rendszer létesült. A Könyves Kálmán körüti csomópont – mai elnevezéssel Népliget – kialakítása is hasonló elvek szerint történt, azzal a lényeges különbséggel, hogy a Határ úthoz képest jóval nagyobb területre irányoztak elő kereskedelmi és üzemi objektumokat. A közúti forgalom lebonyolításához az Üllői utat egy 2×2 sávos felüljáróhídon tervezték átvinni a Könyves Kálmán körút felett, illetve a Népliget sarkán akartak felépíteni egy 10 kocsiállásos Volán-pályaúdvart. Az építkezés startját 1976-ra, a teljes átadás határidejét 1980-ra rögzítették.¹⁰ A két csomópontban a felszíni rendezés, valamint a felüljáró 1978-ra elkészült,¹¹ viszont elmaradt a helyközi járatok autóbusz-végállomásának megvalósítása. Valószínű, hogy a Monor térségéből érkező helyközi járatok forgalma nem lépte át azt a határt, hogy metrómegállóval együtt ki kellett volna telepíteni a Nagyvárad téri/Vágóhíd utcai végállomást.

Az 1970-es évek közepén viszont már létezett olyan elképzelés, hogy az akkor Engels téri távolságautóbusz-pályaúdvart költözzön ki a Népligetbe, és a Belvárosban csupán a nemzetközi járatok maradjanak. A terv hosszú időre *ad acta* került, az állóvizet majd csak fél évtizeddel a rendszerváltást követően kavarta fel egy magánkezdeményezés. Az akkori kormányzat végső soron úgy döntött, hogy az Erzsébet téri parkoló helyén épüljön fel az új Nemzeti Színház. Noha az 1998-as választásokon győztes koalíció a helyhatósági választások után lemondta a fejlesztést, Belváros-Lipótváros önkormányzata egy, a hetvenes évek közepén született tanulmányra hivatkozva a rendszerváltás óta folyamatosan azt követelte, hogy vigyék el a távolságautóbusz-pályaúdvart a terület legfrekvenciáltabb részéről. A korábbi tervek még egy háromszintes létesítménnyel számoltak, ezt azonban részint pénzügyi okokból, részint a jósolhatóan inkább csökkenő, mint növekvő utasforgalmi igények miatt elvetették. Az új autóbusz-pályaúdvart – amely a Dunántúl, valamint az M5-ös autópálya, a 4-es és az 51-es főút nyomvonalán közlekedő távolsági autóbuszokon túl a nemzetközi járatok végállomásaként is szolgál – végül 2002. március 24-én adták át a forgalomnak.¹²

1975 őszén az is világossá vált, hogy a metróépítés ütemterve nincs szinkronban a gazdaság teherbírásával. Így az Állami Tervbizottság 2,08 milliárd forinttal csökkentette az ötödik ötéves tervre szóló előirányzatot. A főváros emiatt arra kényszerült, hogy módosítson az észak–déli vonal harmadik szakaszának (Élmunkás tér–Rákospalota) ütemezésén; ezért az 1978-ra tervezett indulás 1979-re, a befejezés pedig 1986–1987 fordulójára tolódott el. Mivel a megnövekedett építési volumen (vonalhossz, csomópontok, MÁV-kapcsolatok) a hatodik ötéves terv elején beruházási csúcshoz vezetett volna, így ehhez nem volt garantálható a szükséges építőipari ka-

pacitás. A KF úgy vélte, a harmadik szakasz Élmunkás tér–Árpád híd közötti részét 1982 végén forgalomba lehetne helyezni, majd egy évvel később, az 1980-as kezdést figyelembe véve, 1983-ban a csepeli gyorsvasút Kálvin téri bevezetése is átadható. Igaz, ehhez 320 millió forintot meg kellett volna előlegezni az alagútépítési technológia korszerűsítésére. Az észak–déli metró ekkor még Újpest–Központ–Rózsa utca–Rákospalota–Újpest vasútállomás–Rákospalota–Városcsúszpontra nyomvonalon szerepelt. Utána 1978-tól a Dél-Buda–Rákospalota vonal járműtelepének megépítése következett volna, amelyet részlegesen a 3-as vonal kiszolgálására is szántak. A Szekszárdi útnál Káposztásmegyer felé ágazott volna el a metró, hogy kiszolgálja az északnyugati lakótömböt, míg a délkeleti részen a megmaradt autóbusz, valamint a Lehel út–Béke úti villamos meghosszabbításával ráhordást terveztek Rákospalota–Újpest vasútállomás, illetve Rákospalota–Városcsúszpontra felé.¹³

Az előbbi, inkább perspektivikus vitákkal szemben az 1976. március 31-i VB-ülés a felszíni tömegközlekedési változásokról tárgyalt az észak–déli metróvonal Deák tér–Nagyvárad tér közötti szakaszának üzembe helyezése kapcsán. Mint ahogy az Nagy Rudolf beszámolójából is kiderült, a KF szakértői végig arra törekedtek, hogy a hálózatomódosítás szervesen kötődjék az újabb metrószakaszok átadásához és a Belváros forgalmi rendezéséhez. A metróval hosszabb szakaszon párhuzamosan haladó, illetve azonos úti célt kiszolgáló felszíni vonalakat megszüntetik, míg a többi viszonylatnak ráhordó-elosztó szerepet szántak. A KF annyiban eltért az említett közlekedéspolitikai alapelvektől, hogy az észak–déli vonal Nagyvárad tér és Kőbánya–Kispest vasútállomás közötti továbbépítésének idejére az Üllői út érintett szakaszán megmaradhatott a villamosközlekedés. Ám a tervezet végső soron arról szólt, hogy a 42-es (Madách tér–Kispest, Határ út), a 42A (Madách tér–Kispest, Tóth Árpád u.) és az 52-es (Marx tér–Kispest, Villanytelep) közúti vasúti viszonylatok (az első kettő összevonásával párhuzamosan) csak a Nagyvárad térig fognak közlekedni. A 6-os és a 106-os (Óbuda, Miklós utca–Népliget) autóbuszvonal ideiglenes jelleggel az Engels térről fordult vissza; később a Marx téren (ma Nyugati tér) lesz a végállomása. A 9-es autóbusz a sétálózóna terjeszkedése miatt kiszorult a Vörösmarty térről, a továbbiakban csak Kőbánya és a Madách tér között járt. A közterületek rendezésekor a Klinikák megálló kivételével mindenhol nagy kiterjedésű gyalogosaluljáró-rendszer létesült, a közút csak a Károlyi Mihály utca és a Petőfi Sándor utca között kapott külön szintű átvezetést, közvetlen kihajtással az Erzsébet híd felé. A fővárosi VB egyedül a 78-as autóbusz sűrítése érdekében lobbizott, egyéb kifogása nem volt, ugyanis a KPM megígérte, hogy az Üllői utat gyorsan, két-három hónapon belül rendbe hozzák.¹⁴

¹⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. IX. 17. 2/a-b Napirendi pont. 76–90.

¹¹ Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000. 259.

¹² Sohár István: A Volánbusz Rt. új népligeti végállomása. *Városi Közlekedés*, 2002/4. 197–201.

¹³ BFL XXIII.102.a FT VB 1975. IX. 17. 3. Napirendi pont. 91–130.

¹⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. III. 31. 1. Napirendi pont. 1–21/86–91.

Miután 1976 utolsó napjaiban megtörtént az észak–déli vonal Deák tér–Nagyvárad téri szakaszának régóta várt átadása,¹⁵ a Fővárosi Tanács visszatért az ötödik öt éves tervi feladatokról szóló vitának ahhoz a gondolatához, miszerint „a békásmegyeri lakótelep-építések miatt elengedhetetlen a szentendrei HÉV gyorsvasúttá történő fejlesztése”. Az előző években végrehajtott nyomvonal-korrekciók, valamint a békásmegyeri HÉV-állomás felépítése új helyszínen és új formában egyértelműen arról tanúskodott, hogy a városvezetés komolyan elkötelezte magát a vonal fejlesztése és ezáltal a „metróhálózat (a tágabb értelemben vett gyorsvasúti hálózat, ugyanis a »metró« eredetileg az angol *metropolitan railway* – városi vasút – kifejezésből származik) költséghatékony és takarékos módszerekkel való továbbépítése mellett”. A III. kerület északi részén az 1976 és 1980 közötti időszakban 12 315 új lakást kellett átadni, s az épülő lakótelep központja távol feküdt az eredeti állomástól. Ennek jelző- és biztosítóberendezései, valamint az utasforgalom létesítményei egyáltalán nem feleltek meg a gyorsvasúttal szemben támasztott követelményeknek. Az új, kétszintes felvételi épület tehát a városrész centrumába került; az utasok biztonságos közlekedését itt már gyalogos-aluljáró szolgálta, amely a 11-es főút másik oldalán lévő lakótömbökkel is kapcsolatot teremtett. A főváros egyébként is úgy vélte, hogy a három HÉV-vonalcsoport (szentendrei, gödöllői és a dél-pesti) közül mindenekelőtt a szentendrei vonalon szükséges a gyorsvasúti paraméterek kialakítása, amit a békásmegyeri lakótelepen kívül az elővárosi vasút mentén elhelyezkedő agglomerációs települések dinamikus fejlődése, valamint a Dunakanyar és a Pilis idegenforgalma tett indokolttá. Filatorigát állomáson a mértékadó napi forgalom ekkor már 29 000 fő/irány értéknél mozgott, de már az akkori becslések szerint is 1980-ban 57 000, 1985-ben pedig 65 000 közlekedőre lehetett számítani. Ennek lebonyolítására a szentendrei HÉV jelentős korszerűsítés nélkül már nem volt alkalmas, vagyis időszerűvé vált, hogy a metró színvonalát megközelítő nagy kapacitású, korszerű elővárosi gyorsvasúti üzemmé fejlesszék. Legfontosabb célnak az átbocsátóképesség növelése és a folyamatosan gyarapodó utaslétszám biztonságos elszállítása tűnt, amihez olyan minőségi fejlesztések csatlakoznak, mint az utazási sebesség fokozása, a menetidő csökkentése és a sűrűbb vonatkövetés. A komplex, éveken át tartó modernizációs program viszont nem csupán a járműpark bővítését, hanem korszerű, megnövelt kapacitású járműtelep kialakítását, a vontatási energiatöbbletre való tekintettel a régi áramátalakítók felújítását és újak beépítését, az egységes biztosítóberendezés kialakítását, illetve a pálya- és felsővezeték-rendszer korszerűsítését is magában foglalta. Ám ezekhez még olyan forgalomtechnikai intézkedések is társultak, mint a szintbeli útátjárók számának csökkentése, valamint a teherforgalom időbeli korlátozása és részleges megszüntetése. A negyedik öt éves

terv már túljutott a gyorsvasútfejlesztés első lépcsőjén, mivel elkészült a Batthyány térre vezető kéreg alatti bekötés a háromvágányos végállomással egyetemben, továbbá 24 db NDK gyártmányú, MX-sorozatú háromrészes szerelvény érkezett az üzemegységhez. (A keletnémet fejlesztésű vonatokon kívül hét hazai, aránylag korszerű szerelvény közlekedett a vonalon). A Batthyány tér és Békásmegyer viszonylatában a követési idő csúcsforgalomban öt perc volt, s ez már megfelelt a városi forgalomban megkívánt sűrűségnek – igaz, az elavult biztosítóberendezés miatt a csúcsidei menetrendet csak komoly erőfeszítések árán sikerült tartani. A tervezők az ötödik öt éves terv folyamán inkább a mennyiségi jellemzők fejlesztésére láttak lehetőséget, mondván: először a békásmegyeri lakótelep révén megugró forgalom lebonyolításához kell megteremteni a feltételeket. Újabb, MXA-szerelvényeket kell beszerezni, s így lehetővé válik az is, hogy az eltérő típusú, de még korszerű eszközöket más vonalakra csoportosítsák át. A pomázi és a filatorigáti áramátalakítón túl három újabb transzformátort kellett beépíteni (a Margit híd közelében a Pálffy téren, Békásmegyeren és Szentendrén). A vonal északi végpontján ráadásul sürgőssé vált egy új járműtelep építése, mivel a régit a meglévő járműpark tárolására és karbantartására sem nagyon lehetett tovább használni. Az addigi helyszín (a HÉV-vonal és a 11. sz. út között) már kicsi lett volna az új műhely felépítéséhez, ezért a városi tanács a vonal nyugati oldalán átadott egy kilenckektáros területet a létesítménynek. A végállomás személyforgalmi részének korszerűsítéséhez hozzátartozott az új felvételi csarnok, amelyet a csomópont jellegből eredően a Volán Tröszt és a BKV közös beruházásában terveztek felépíteni. A hétfégi és a nyári csúcsforgalom, valamint az agglomeráció igényeinek kielégítésére távlatilag a Batthyány tér–Békásmegyer szakaszon háromperces követést irányoztak elő. Ez megelőlegezte a Békásmegyer és Szentendre közötti tízperces ütem sűrítését, noha a Dominó rendszerű biztosítóberendezés teljes körű kiépítésére csak a nyolcvanas évek közepén lehetett számítani.¹⁶ A vitában Reischl Antal a metrószerű kialakítással kapcsolatban kétélyeinek adott hangot, mondván: a három szintbeli – bár biztosított – átjáró inkompatibilis a metróval.¹⁷

Amikor 1979 júliusában az észak–déli vonal II/A és I/B szakaszának átadása már elérhető közelségbe került, időszerű volt tisztázni, hogy a kapcsolódó felszíni viszonylatokon milyen változtatások történjenek. A metró Kőbánya–Kispest végállomásától mindenekelőtt azt várták, hogy tehermentesíti Kőbánya városközpontjának forgalmát, mivel az ingázók a Zalka Máté (ma Liget) tér helyett itt fognak átszállni városi közlekedés járműveire. Ehhez kapcsolódóan a XIX. kerület kérésére a 68-as autóbusz útvonala úgy módosult, hogy érintse a Bajcsy-Zsilinszky teret, a 154-es

¹⁵ *Népszabadság*, 1976. XII. 31.

¹⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. III. 16. 2–3. Napirendi pont. 49–63

¹⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. III. 16. Szó szerinti jegyzőkönyv. 177–187.



50. kép. Végjáték: az észak–déli metró Újpest–Központ állomásának és a Bajcsy-kihúzóvágányok alagútjának építése 1987-ben. Háttérben az Újpest Áruház

járat pedig egész napos üzemre állt be. A XVII. kerület közvetlen gyorsjárat kapcsolathoz jutott (62-es gyors), és egy újabb expresszjárat (98-as gyors) is elindult. A XVIII. kerületben a közlekedési munkamegosztást úgy egyszerűsítették, hogy a 35-ös alapjárat autóbusz megszűnt, a gyors 35-ös vonalát viszont megnyújtották az előbbi végállomásáig. A megszüntetett alapjárat funkcióit az 50-es villamos vette át. Az állami és a KISZ-lakótelep is közvetlen gyorsjáratokkal kapcsolódott az észak–déli vonal kőbányai végállomásához. A ráhordás zavarmentessége érdekében lerövidítették a 13-as villamost. A főváros leghosszabb közúti vasútvonala rendkívüli zavarérzékenysége nyomán vált hírhedté, így menetrendi biztonsága nem tette alkalmassá a ráhordó szerepre. Ehelyett Pesterzsébet–Városcsúszpontra felől új villamosjárat indult 52-es jelzéssel, amelynek vágányai a Száva kocsisín üzemkapcsolatát is szolgálták. Az épülő Dél-pesti Kórház felé a Határ útról a 123-as gyorsautóbusz

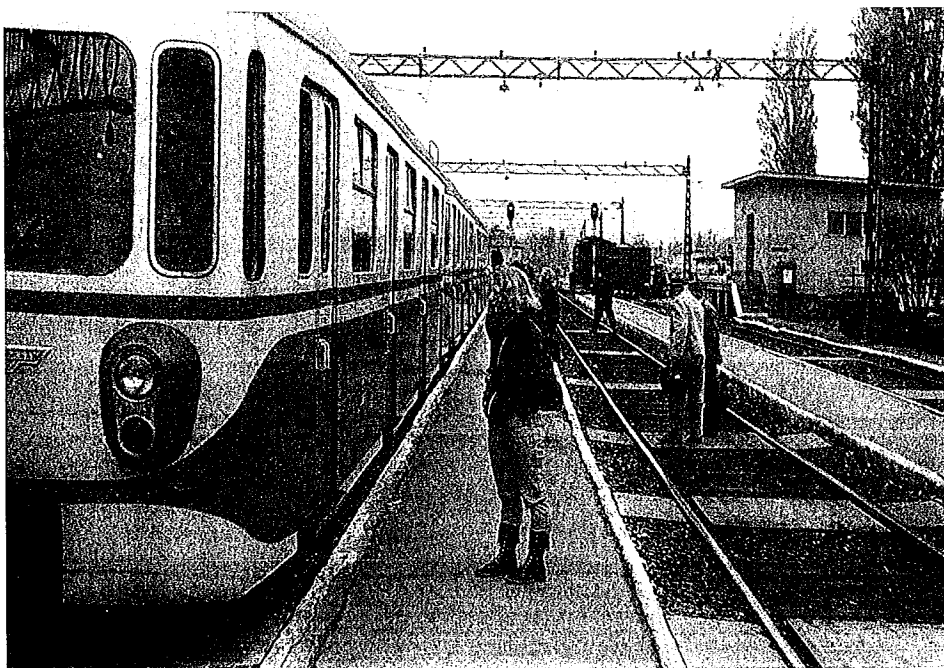
biztosította a tömegközlekedési kapcsolatot; ugyanakkor az egészségügyi intézménynél kapott végállomást az 59-es autóbusz is, amely Csepel felé teremtette meg az összeköttetést. Az 51-es villamost autóbusz váltotta, a 12-es és a 14-es villamos a Lehel térig, a 47-es és a 49-es villamos pedig a Madách térig rövidült. A 72-es és a 73-as trolibusz végállomását az Arany János utcai metróállomáshoz helyezték át. A felszíni hálózat átalakításának vitájában Derzsi András a KF főigazgató-helyettese, később közlekedési, hírközlési és építésügyi miniszter¹⁸ részéről felmerült, hogy az 50-es villamost egyes megállók elhagyásával érdemes lenne gyorsítani, a zárt pálya előnyeit kihasználva. Hozzáfűzte, hogy a Dél-pesti Kórházhoz is jó lenne kivenni a villamost, amint sikerül kiváltani a Burma-vasutat. *Szépvolgyi Zoltán* ezt nem támogatta, mondván: a környéken járó villamosokon nincs túl sok utas, ráadásul az autóbusz-közlekedés bármikor, pályaépítési költségek nélkül sűríthető.¹⁹

Az észak–déli vonal Nagyváradi tér–Kőbánya–Kispest szakaszának átadására ugyan a tervezettnél hamarabb, 1980. március 29-én sor került,²⁰ a II/B jelű, Deák tér–Élmunkás tér szakasz kivitelezésekor azonban több olyan körülmény merült fel, amely lehetetlenné tette az előírt üzembe helyezési határidők betartását. Az építkezést kezdettől fogva jelentősen hátráltatta a létszámihiány és a közműépítési kapacitások elégtelensége, amin az összes érdekelt fél (beruházó, felügyeleti hatóságok, pénzügy, tervezők, kivitelezők, lebonyolító) együttes erőfeszítései sem tudtak segíteni. A rendkívül változó, ezért a tervezésnél csak részben megismerhető és kedvezőtlen talajviszonyok következtében a Marx tér és az Élmunkás tér körzetében előre nem látható építéstechnológiai problémák is adódtak. A keményebb altalaj miatt a réselőgépek csak 50%-os teljesítménnyel dolgozhattak, a nagy tömegben először alkalmazott talajszilárdítást nem sikerült az előírt sebességgel megvalósítani, ráadásul a polgári védelmi igények miatt módosítani kellett az Élmunkás téri állomás terveit, amelyek 1977 vége helyett csak 1979 februárjától álltak rendelkezésre. A Marx téren elhúzódtak a MÁV–BVKH épület kiürítése, mivel a költözés feltételeit az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium (ÉVM) vezetői segítségével is csak 1980. júliusra sikerült megteremteni, így a tér kialakítása csak az 1981. év végére fejeződött be. Az Arany János utcai metróállomás felszíni kapcsolatait azért tudták csak késve kialakítani, mert az UVATERV nem tudta elhagyni a felvonulási területen lévő irodáját, ugyanis a leendő központjának szánt Aranykéz utcai iroda- és parkolóház sem készült el időben. További csúszást okozott, hogy a Margit híd–Mártírok útja útvonal gyorsított ütemű közúti korszerűsítéséhez az előző két év folyamán át kellett csoportosítani a közműépítési kapacitásokat, mert a KPM a metróépítés elé sorolta a hídfelújítást. A postakábel importja is elhúzódtak,

¹⁸ www.tortenetitar.hu > Név táj> Életrajz> Derzsi András – letöltve: 2010. XII. 1.

¹⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1979. VII. 4. Napirendi pont. 160–173/311–322.

²⁰ *Népszabadság*, 1980. III. 29.



51. kép. Érkező vonat és rakodásra váró teherkocsik a szentendrei HÉV Békásmegyer-Pünkösdfürdő állomásán, 1978

1980 végéig nem szállítottak le 30 metrókocsit és hat mozgólépcsőt sem, amelyek nélkül a II/B szakaszt nem lehetett átadni. A Külkereskedelmi Minisztérium csak a berendezések egy részére tudott szerződést kötni, sőt a szovjet fél kapacitásproblémák miatt ezt is nehezen vállalta. A III/A, az Élmunkás tér–Árpád híd ütem építése előtt megtörtént a Dózsa György úti és az Árpád híd metróállomás területén húzódó vízfőnyomó-vezetékek kiváltása. A megállók kivitelezésének megkezdésével azonban meg kellett várni a metróvonal éppen építés alatt álló részének befejezését és a forgalom eltereléséhez szükséges utak kialakítását. Az Állami Tervbizottság 5045/1978. sz. határozata a korábbi másfeles mélységű vonalvezetést felszín közeleli, egyes mélységűre módosította, mert csak így lehetett fenntartani a természetes talajvízáramlást a Duna felé. Végül, de nem utolsósorban a metró érintett szakaszát újból szinkronba kellett hozni az Árpád híd szélesítéséhez és a Flórián tér rendezéséhez megszabott 1984. október 31-i határidővel is.²¹

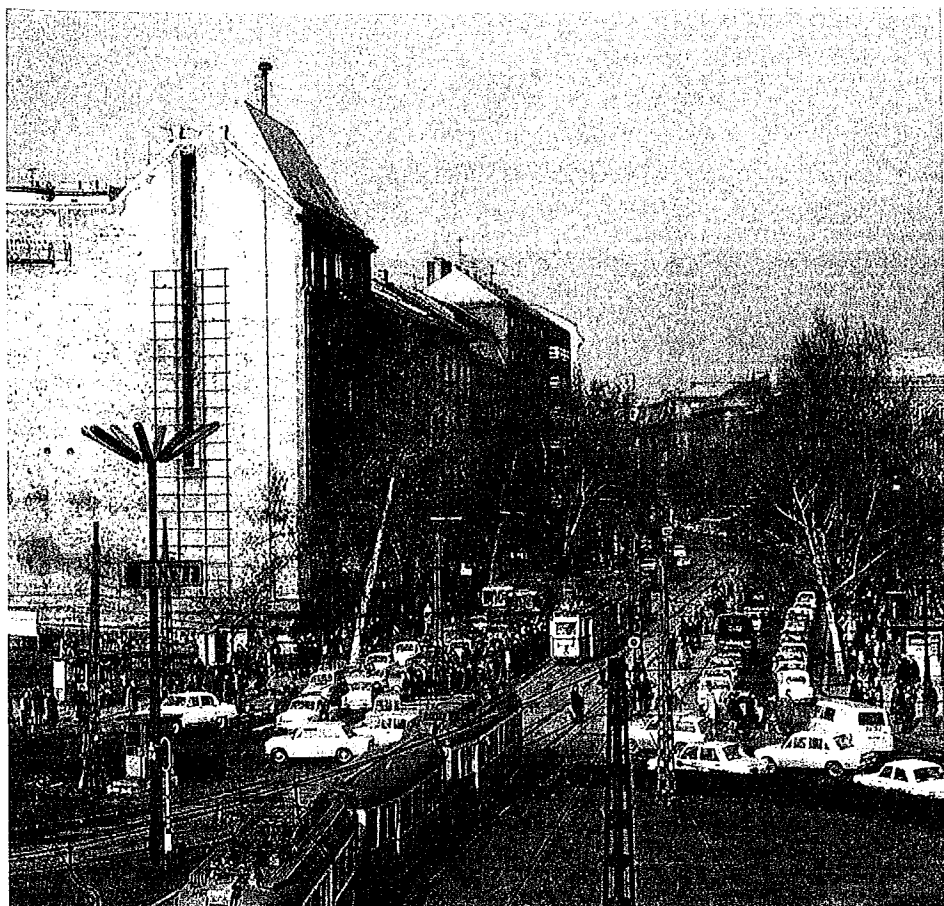
A kiemelt nagyberuházások páratlan mértékű koncentrálódása forráshiányt idézett elő, s ez a főváros vezetését a kisebb volumenű programok részleges újra-

gondolására készítette. Így történt a szentendrei HÉV rekonstrukciójával is, amely eredetileg vállalati beruházásként, igaz, jelentős mértékű tanácsai fejlesztési alap támogatásával indult meg. Ahogy ez utóbbi tétel csökkent, a program lelassult, s végül is egy 20 millió forintos fedezethiány miatt a békásmegyeri aluljáró átadása 1981-re tolódott. Békásmegyer állomás, az áramátalakítók és a biztosítóberendezés építése ugyan rendben haladt, de a Batthyány téren bővíteni kellett a rendszert, Aquincumnál pedig új jelző- és biztosítóberendezést kellett telepíteni. Csakhogy Budapest korábbi 430 millió forintos hozzájárulása a kötelező átcsoportosítások következtében 150 millióval kevesebb lett, de végül is különböző takarékosági intézkedések folytán 26 millió forint megmaradt. Igaz, az aluljáró 1980-as befejezéséhez a KF és a BKV továbbra is a főváros segítségét kérte. Szépvölgyi Zoltán egészében véve elfogadásra terjesztette fel az észak–déli gyorsvasúti viszonylatról szóló jelentést. A grémium a 20 milliós többlettámogatást úgy hagyta jóvá, hogy 1980. december 31-én át kell adni az aluljárót Békásmegyeren.²² A forráshiány abban is megmutatkozott, hogy a 3-as metró Élmunkás tér–Árpád híd közötti részén a Dózsa György úti állomáson elmaradt a mozgólépcső beépítése, és az aluljárórendszert is redukált formában építették ki.²³

²² BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VII. 30. 2. Napirendi pont. 16–24/267–268.

²³ BFL XXIII.102.a FT VB 1981. II. 11. 3. Napirendi pont. 140–150.

²¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VII. 30. 1. Napirendi pont. 5–15.



52. kép. Villamosra várók tömegei és autókavalkád a Kálvin tér tűzfalai közt, 1973

A 4-ES METRÓ TÖRTÉNETÉNEK KEZDETE A TÁVLATI GYORSVASÚTI TERVEK

A korszakban testet öltött közlekedéspolitikai elképzelések, városrendezési tervek, koncepciók rendre arra az alapvetésre épültek, hogy Budapesten az ezredforduló környékére egy komplett gyorsvasúti hálózat és a hozzá illeszkedő felszíni járatok alkotják majd a tömegközlekedés egészét. A nagy kapacitású metró, illetve HÉV-viszonylatokkal a legerősebb utasforgalmú irányokat kívánták kiszolgálni. A mai napig befejezetlennek tekinthető hálózat legfiatalabb tagja a Kelenföldi és a Keleti pályaudvar közötti, az eredeti Dél-Buda–Rákospalota vonal és a harántoló gyorsvasúti viszonylat összegyűrásával megépült 4-es metró.

Az MSZMP 1972-es politikai bizottsági határozata az 1985-re befejezendő projektek között jelölte ki a Dél-Buda–Rákospalota gyorsvasúti tengelyt. A projekt sokáig két önálló beruházásként tűnt fel a tervezőasztalon. Mindenekelőtt a városközponti átvezetés osztotta meg a szakértőket, hiszen 1972-ben még nem dőlt el, hogy amennyiben egy átlapoló forgalom felvételére alkalmas gyorsvasút létesül, az Astoriától a folytatás az erzsébetvárosi (E-változat), a Baross téri (EB-változat), a józsefvárosi (J-változat), vagy a Rákóczi úti (R-változat) nyomvonalon fog kiépülni. Az E-változat az Astoriától a tervezett Madách Imre sugárúton (sétány), a Damjanich utcán és a Thököly úton érte volna el a Bosnyák teret. Ettől annyiban tért el az EB-változat, hogy a Klauzál tér–Wesselényi utca útvonalon vezetett volna a Baross térre. Az R-változat a Stadionnál ágazott volna ki a 2-es vonalból a Bosnyák tér és Újpalota irányába, Dél-Buda felől az Astoriánál való átszállás kényszerének fenntartásával. A J-változatból kimaradt ugyan az Astoria megálló, viszont kevésbé íves, egyszerűbb vonalvezetésének, továbbá a kedvezőbb talajviszonyoknak köszönhetően ez utóbbi tervváltozatot véglegesítették.¹

A majdani 4-es vonal önálló üzemként való megépítését utasforgalmi szempontok is indokolták. 1971-re lezajlottak az első utasforgalmi számlálások a kelet-nyugati vonal egy éve megnyitott szakaszán. Kiderült, hogy a metró utasforgalma

¹ Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság (OMFB) 9-7202-Et. Budapest metróhálózatának távlati megoldása. (Elemző tanulmány.) Budapest, 1974. január. 38–40.

nagyobb, mint amit a tervfeladatban rögzítettek. 1963-ban 2%-os tehermentesítést vártak, ezzel szemben az első évben a vonal a felszíni hálózat forgalmának 5-5,5%-át vette át, sőt, az előre becsült utasforgalom alapján tíz év leforgása alatt 220 000 fő/nap/irány terheléssel számoltak, ami már jelentősen, 30-40%-kal haladta meg az eredeti terv értékeit. Mivel a kelet–nyugati vonal állomásait az eredeti tervfeladatnak megfelelően méretezték, illetve látták el mozgólépcsőkkel, a várhatóan szintén tíz év távlatában a metróra a DBR-szárnnyonalakról rázúduló átszálló utasmennyiség a mai 2-es metrót hihetetlen mértékben túlterhelte volna. A szakma ezért inkább úgy látta, hogy az amúgy is jelentős forgalommal bíró kelet–nyugati vonal egyfajta tehermentesítő párjaként épüljön meg a Dél-Budát és Rákospalotát összekötő viszonylat.²

Miután a Minisztertanács 3034/1976. sz. határozata az 1978. évi kezdés figyelembevételével az ötödik ötéves terv keretei között 1,1 milliárd forintot hagyott jóvá a DBR-metróvonal építésének és a csepeli gyorsvasút Kálvin téri bekötésének előkészítésére,³ a főváros a DBR városrendezési jelentőségét azzal támasztotta alá, hogy közvetlenül vagy közvetve 41 345 lakótelepi lakást érint a gyorsvasúttal feltáratlan dél-budai és észak-pesti körzetekben. A vonal révén közvetlen metrókapcsolat létesülhetett a kelenföldi és a lágymányosi lakótelep (12 200 lakás), az ötödik ötéves tervre előirányzott Fehérvári úti lakótelep (4040 lakás) és Budafok-Városcsúsz (3850 lakás) lakói számára. További 6255 ingatlan (Budafok szövetkezeti lakótelep 420, Budafok kísérleti lakótelep 550, Suppánkert 1500, Nagytétény központ rekonstrukció 2000 és Nagytétény, Bartók Béla úti lakótelep 1785) népessége pedig közvetett módon, autóbusszokkal érhetne volna el a Belváros felé a gyorsvasúti összeköttetést. A vonal ugyancsak közvetlenül érintette volna a józsefvárosi rekonstrukcióhoz kijelölt 7800 ingatlant, a Hungária körúti felújítások akcióterületét (2300 lakás), a zuglói lakótelepet (12 340 lakás), a Telepes utcai lakótelepet (3000 lakás), a Frankovics utcai lakótelepet (2300 lakás), majd végül, de korántsem utolsósorban az újpalotai lakótelepet (14 105 lakás). Ezzel párhuzamosan Budafok–Nagytétény térségében további 15 000 lakás építéséről beszéltek, míg Újpalotán (igaz, konkrét számok nélkül) újabb városfejlesztésekről is szó esett.

A Budafok–Albertfalva–Fehérvári út–Móricz Zsigmond körtér–Kálvin tér–Baross tér–Thököly út–Bosnyák tér–Újpalotai lakótelep útvonalra megálmodott, 19 kilométer hosszú vonalra 23, egymástól átlagosan 870 méteres távolságra lévő állomást terveztek. A Dél-Buda–Rákospalota metró a budai oldalon a Rózsavölgyig felszínen, majd a Dombóvári útig kéreg alatt épült volna ki, ahonnan az Amerikai útig tartott volna a mélyvezetésű szakasz. Az Amerikai út–Bosnyák tér vonal közvetlenül az útpálya alatt húzódott volna, de a Bosnyák tér–Újpalota rész műsza-

ki megoldása ekkor még nem volt egyértelmű: itt a kéreg alatti, valamint a hídon történő vonalvezetés terve küzdött egymással. A pénzügyi lehetőségek korlátait viszont egyértelműen jelezte, hogy se a Terv- és Közgazdasági Főosztály, se az Állami Fejlesztési Bank nem támogatta, hogy a Budafok–Kálvin tér szakasz épüljön meg elsőként, ehelyett egy rövidebb szakaszra, a Móricz Zsigmond körtér–Kálvin tér etapra tettek javaslatot. A Közlekedési Főosztály ezt erősen vitatta, mondván: üzemi összeköttetés, valamint járműtelep nélkül 200 millió forintos többletköltség jelentkezne a föld alatti tároló- és javítóbázis miatt (a Belváros alatt rendkívül nehéz körülmények között megépíthető üzemi alagút következtében ugyanis még egy hasonló nagyságrendű összegre lenne szükség). További ellenérvként merült fel, hogy a mindössze két állomásközt magában foglaló szakasz mindkét végpontján átszállásra kényszerült volna a teljes utastömeg, ami a metró gyorsaságából származó előny elvesztésével fenyegetett; ráadásul a pillanatnyi, végállomási állapot érdekében túl kellett volna méretezni az állomások kijárait.¹ A Magyar Nemzeti Bank azt tanácsolta a főváros vezetésének, hogy mivel az üzemeltetésből fakadó kötöttségek és a lakásépítés súlypontja észak felé tolódott el, illetve mert a Bartók Béla úton és a Kis-körúton túlterhelt a felszíni tömegközlekedés, először a Bocskai út–Baross tér szakaszt adják át, amely kvázi teljes értékű hálózati elemként funkcionálhatott volna.²

A május 13-án megrendezett szakmai vitanapon a fejlesztési célok tekintetében ugyan egyetértés mutatkozott, ám a részletekben már komoly véleménykülönbségek voltak. *Vinkovits István* Ybl-díjas várostervező mérnök az aluljárók helyének pontosítását kérte, fontosnak tartva, hogy a kéreg alatti szakasz másfeles mélységben haladjon. *Vlagyimir Georgijevics Averkijev* orosz főtanácsadó viszont rámutatott arra: a metró főműhelyét mielőbb meg kell építeni, ugyanis a növekvő járműpark 1977-től esedékessé váló fővizsgája, majd későbbiekben főjavítása ezt diktálja. Újpalota helyett inkább a Kőér utcai sportpálya helyét javasolta végpontnak, mondván, metróval az előbbi csak 1985 után lesz megközelíthető, míg Dél-Pest több szempontból is kedvezőbb megoldás. A leningrádi mérnök határozottan azt az álláspontot képviselte, hogy az észak–déli és a DBR-metró között feltétlenül készüljön el az összekötő alagút. *Szabadits Antal* a Gellért tér forgalmi rendezésével párhuzamosan megvizsgálandónak tartotta a Bartók Béla út–Műgyetem rakpart útirány Szabadság híd alatti átvezetését, míg *Kovács Gábor*, az UVATERV delegáltja a Móricz Zsigmond körtéren a haránt irányú, ötös vonal állomásának kialakítására tett javaslatot. Utóbbi azt is kifogásolta, hogy a járműtelepek a legrosszabb területeket kapják: a Kőér utca mocsaras, Budafok árvízveszélyes hely; majd hozzátette, hogy a metró meghosszabbításával kedvezőbb területet is lehetne találni. Míg *Kutas*

² Dr. Rózsa László–dr. Pintér László: A METRO utasforgalmi problémái. *Közlekedéstudományi Szemle*, 1971/9. 338–397.

³ MNL OL XIX-83-b 769. d. MT 3034/1976 /I. 29./ 1–4.

¹ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. VI. 9. 1. Napirendi pont. 3–21.

² MNL OL IX-L-1-e Magyar Nemzeti Bank (MNB) Titkárság 1978–1985. 454. d. 1136/1978. A metróépítés 15 éves terve. Budapest, 1976. március. 24–29.

László a KPM nevében, a harmadik szakasz alacsonyabb utasforgalmára hivatkozva, a betétjáratok kérdését kívánta megvizsgálni, dr. Kovácsházy Frigyes, a FÖMTERV főmérnöke a Dimitrov téri mozgójárdás megközelítést tartotta problematikusnak (a közműkiváltásokból származó költségek miatt). A két előterjesztő, Kelemen János és a metrócsomópontok rendezési terveit jegyző Kővári György építészmérnök a kérdésekre válaszolva elmondta: a budafoki járműtelephez három méter vastag földtöltéssel számoltak, hozzátéve, hogy a leningrádi típusterv átvételével jelentős költségek megtakaríthatók. Az összekötő alagút kiépítését viszont attól tették függővé, hogy valóban szükség lesz-e rá. A Gellért rakpart–Műegyetem rakpart bújtatása a gyógyforrások miatt nehézségekbe ütközött. A betétjáratot sem tekintették egyértelműen előnyösnek. A VB végül 34 758 millió forintot irányozott elő a beruházás céljára úgy, hogy az első ütem 1986–1987-ben, míg a teljes vonal átadása 1991–1992-ben legyen aktuális. Ennek megfelelően a Budafok–Kálvin tér szakasz 1986-ban készült volna el, majd egy évre rá már a Baross térig jártak volna a szerelvények. A vonal 1989-re ért volna el a Bosnyák térre, majd 1991-ben folytatódott volna Újpalotáig. A beruházás céljai között a már említett aspektusokon kívül feltűnt a Fehérvári úti–Budafoki úti ipartelepek és a városi alközpontok (Budafok, Mórícz Zsigmond körtér, Bosnyák tér, Újpalota) bekapcsolása a gyorsvasúti rendszerbe, illetve a Fehérvári út, Bartók Béla út, Kiskörút, Thököly út közötti kapacitásának 20-25%-os bővítése. Rendkívül fontos volt, hogy rendezzék a csomópontokat, s hogy folytassák a MÁV-állomások és a gyorsvasúti hálózat közötti átszállókapcsolatok kiépítését (Keleti pályaudvar, Budafok–Városcsúszpont állomás, Budapest–Zuglói megállóhely).

Miközben Budafok–Városcsúszpont állomás átkerült volna az új járműtelep mellé (amely egyben helyet adott volna az autóbuszok végállomásának is), megszűnt volna a kiskörúti, a Bartók Béla úti, a Fehérvári úti és a nagytétényi villamos. A DBR megvalósítása esetén két irányban összesen 814 000 utassal számoltak, így a vonal hatékonysága nem érte volna el a kelet–nyugati és az észak–déli vonal értékeit. A hatékonysági mutatók dolgában itt is érvényesült az a tétel, hogy ezek a központtól kifelé mindenütt alacsonyabbak voltak, mint a Belvárosban. Mivel a járműtelep a környezetvédelmi szempontokra való tekintettel nem épülhetett meg belterületen, a kocsisínt is kiszolgáló külvárosi vonalszakaszt mindenképp ki kellett volna alakítani. A korabeli megfogalmazás szerint „a DBR esetén indokolatlannak tűnik a vonalhossz, ám ezt üzemi vágányként használni nem volna célszerű, mert nem hoz érdemi megtakarítást. Tudniillik, a közlekedési »fogadó-struktúra« szerep sokkal fontosabb, mivel ösztönzőleg hat az érintett területek beépítésére, valamint a zsúfoltság csökkentésével – a külső szakaszokról érkező utasok számára ülőhely biztosításával – lényegesen javítja a szolgáltatási színvonalat. Mindettől függetlenül a



53. kép. Az éjszakai Szent Gellért tér 1969-ben

belső részekén 80-90%-os férőhely-kihasználtságra is lehet számítani.”³ A VB tagjai közül Molnár Endre a Köztársaság (ma II. János Pál pápa) téri megálló értelmét és az első szakasz nyolcéves építési idejét vitatta; Nagy Rudolf úgy reagált, hogy a VIII. kerületiek kiszolgálásához szükség van rá, a kivitelezést pedig a sok létesítmény miatt egyszerre kell véghezvinni. A VB végül irányelvként, az ÁTB elé terjesztendő anyagként fogadta el a dokumentumot, ugyanis Rödönyi Károly mellett az Országos Tervhivatal és a pénzügyminiszter még nem küldte el az állásfoglalását. Szépvölgyi Zoltán indítványára ezt azzal egészítették ki, hogy a vonalvezetés részleteiről már ne beszéljenek, a felszíni megszüntetésekről se legyen döntés, mert mindez legkorábban tíz év múlva lesz aktuális.⁴

A Fővárosi Tanács elnöke annyit nyilvánosságra hozott, hogy a következő ötéves tervben a legtöbb forrást a tömegközlekedés fejlesztése fogja kapni. Az ígéret úgy szólt, hogy az észak–déli metró első szakaszát még 1976-ban átadják, ezután 1978-ban megkezdik a DBR-vonal építését. Kétmilliárd forintot szántak új járművek

³ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. VI. 9. 1. Napirendi pont. 3–46.

⁴ BLF XXIII.102.a FT VB 1976. VI. 9. II. kötet. Szó szerinti jegyzőkönyv. 573–579.

vásárlására: 1000-1100 autóbuszra, 80 villamosra, 54 trolibuszra, 50 HÉV-motorvonatra.⁵ A fejlesztési célt 1977 januárjában az Állami Tervbizottság is elfogadta. A beruházási javaslat nyolc állomásonál 6,8 km hosszban mélyvezetéssel számolt, egy 8,8 km hosszú, 12 megálló szakaszt pedig kéregvasútként tervezett, miközben felszíni vezetés csupán a 3,6 km-es, hárommegállós rákospalotai szakaszon jöhetett szóba. A vonal 1995–1997 körül érte volna el a Bosnyák teret, míg a rákospalotai továbbvezetés beruházási javaslatának elkészítését egy későbbi időpontra halasztották. A 27,2 milliárd forintos költséggel megépítendő második szakasz átadása után Budapesten is túlsúlyba jutott volna a metró, a bevett gyakorlat szerint lehetővé téve a párhuzamos felszíni tömegközlekedés megszüntetését és az útpályák áteresztőképességének kb. 30%-os növelését. A várható utasforgalom alapján kezdetben ötkocsis, de távlatilag a másik két vonalhoz hasonlóan hatkocsis szerelvényekkel számoltak. Az ÁTB beszámolóját a Minisztertanács tudomásul vette, de kötelező érvényű határozatot nem hozott.⁶ A metróépítés középtávú végrehajtási terveinek kidolgozásával egy időben komoly szakmai viták folytak arról, hogy a budapesti gyorsvasúti hálózat melyik vonalának építése kapjon prioritást. Dr. Kerkápoly Endre, a BME Vasútépítési Tanszékének vezetője az általa legkiválóbbnak tartott városi közlekedési és metróépítő szakemberekkel – Rózsa Lászlóval, Bodonyi József Bélával – egyetértésben 1975–1976 folyamán azt javasolta Szépvölgyi Zoltánnak, a Fővárosi Tanács elnökének, hogy a relatíve alacsony utasszámok ismeretében átmenetileg tizenöt évre halasszák el a 3-as metró Árpád hídtól északra eső szakaszának építését. Bodonyi József Béla azzal a javaslattal fordult a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságához, hogy a 4-es metró Móricz Zsigmond körtér és Kálvin tér közötti szakaszának üzembe helyezését már az 1985-ös évre ütemezzék, azért, hogy ha a pénzügyi helyzet engedi, mielőbb folytatódhasson a vonal építése Kelenföld és a dél-budai térség felé. A szakértők azzal indokolták az ütemezés módosítását, hogy miközben Angyalföld északi részének feltárására és Újpest kiszolgálására az Árpád hídi metrókapcsolat jóvoltából átmenetileg egy gyorsvillamosvonal is elegendő, Budafok és a Belváros viszonylatában a nagyobb utazási távolságokra való tekintettel mindenképp indokolt a gyorsvasúti kapcsolat megteremtése. Szépvölgyi Zoltán azonban arra hivatkozva utasította el a felvetést, hogy a minisztérium egyértelműen a 3-as metró építését sorolta előbbre, tehát a lehetőséget addig kell megragadni, amíg a pénzügyi háttér biztosítottnak látszik.⁷

Mivel a 3034/1976. számú határozat az észak–déli metró nyomvonalának felülvizsgálatára szólította fel a főváros vezetését, a Városrendezési és Építészeti Főosztály a Dél-Buda–Rákospalota vonal által teremtett városfejlesztési lehetőségeket is

újrágondolta. Mint arra Gáspár Tibor főosztályvezető-helyettes rámutatott, a tervezett gyorsvasúti elem déli végpontjánál új lakások telepítésére csak Budafokon van lehetőség kb. 2000 darabos nagyságrendben, ami viszont indokolatlanul sokba kerülne. A szakértők ráadásul olyan következtetésre jutottak, hogy a hatodik ötéves terv folyamán a fővárosban már nem lesz elegendő olyan terület, ahol a lakásépítések a közművesítés és a közlekedés szempontjából kedvezően megvalósíthatók. A nyomvonal-korrektúra a városszerkezeti összefüggések figyelembevételével adekvát döntésnek tűnt, hozzáteve, hogy amennyiben van mód a közműépítés gyorsítására, továbbá a metró átadásáig provizóriumok segítségével a tömegközlekedés is lebonyolítható, a pesti oldal északi területein az intenzív lakásépítés már a hatodik ötéves tervben megindulhat. Az új vonalvezetés előnye a rövidebb szakaszokon kívül főleg a tekintetben érvényesült, hogy a végállomásoknál koncentráltan elhelyezkedő lakótömbök révén garantálni lehetett a megfelelő kihasználtságot. Az észak–déli vonal északi végénél a korábbiakon túlmenően 30 000 lakás szanálásuk nélküli építésére kínálkozott lehetőség, míg Rákospalotán 12 000-ről 6000-re lehetett volna csökkenteni a bontási kényszert. A KF szerint a hatodik ötéves tervben már valós opció volt, hogy Káposztásmegyeren jelentős számú (6000–8000) lakás épüljön, mert ehhez rendelkezésre állt az úthálózati kapcsolat, így a metró megindulásáig autóbuszok segítségével is le lehetett volna bonyolítani a közlekedést. Viszont az Újpalotai lakóteleptől északkeletre tervezett 30 000 lakásos beépítést csak a nyolcadik ötéves tervben tartották reálisnak, mivel a területet csak rendkívüli áldozatokkal lehetett volna provizórikusan is bekapcsolni a közlekedésbe. A Frankovics Mihály utcában építendő osztott pályás úttesten kívül át kellett volna adni a második Körvasút sori felüljárót, ugyanakkor nem lehetett volna elkerülni körülbelül 50 csuklós autóbusz beállítását, a kelet–nyugati metró hatkocsis közlekedtetését és a provizórikus autóbuszjárat belső végállomásának kiépítését. A városközpontba tartó utazás csúcsidőben itt az egy órát is meghaladta volna. A főosztály a feltételrendszer részletes kidolgozását javasolta, amit a VB tudomásul vett.⁸

A Minisztertanács 1976. évi határozata értelmében 1978 kora tavaszán elkészült a beruházási javaslat a 4-es metró első szakaszának megvalósítására. Eszerint a Budafok, Varga Jenő tér–Szabadság út–Fehérvári út–Móricz Zsigmond körtér–Gellért tér–Kálvin tér–Rákóczi tér–Köztársaság tér–Baross tér–Thököly út–Körvasút–Páskomliget utca–Szilas-patak útvonalon véglegesítik a DBR nyomvonalát. Két járműtelepet is építenek: a vonal északi végpontján a Szilas-pataknál készül el az eredetileg a 3-as metróval közös kiszolgálólétesítmény; a déli oldal telepére viszont két eltérő változatot is megvizsgáltak a szakemberek. Az egyik elképzelés szerint a járműtelep Budafok–Albertfalva térségében épült volna meg (nagyjából a mai Savoya Park

⁵ Szépvölgyi Zoltán: A főváros új ötéves terve. Budapest, 1976/6. 1–5.

⁶ MNL OL XIX-A-83-a 441. d. 625. Jkv. 1977. I. 29. 1–11.

⁷ Népszava, 1990. XII. 12.

⁸ BFL XXIII.102.a FT VB 1977. VI. 22. 4. Napirendi pont. 60–65/186–189.

bevásárlóközpont területén), de az is felmerült, hogy a Móricz Zsigmond körterei állomáshoz kapcsolódva a Dombóvári út–Budafoki út–Duna-part által határolt területen helyezték el a vonal műszaki bázisát. A 4-es metró Budafoktól Rózsavölgyig, illetve a Páskomliget utcától a Szilas-patakig a felszínen, a Szabadság úttól a Móricz Zsigmond körterig, továbbá a Baross tértől Újpalotáig kéreg alatt, a köztes szakaszon pedig mélyvezetésben épült volna meg, egyidejűleg a polgári védelmi szempontok figyelembevételével és az elengedhetetlen gyalogos-aluljárók kialakításával.⁹ A metróépítés 15 éves programja 1990-re 96 kilométernyi gyorsvasúttal, ebből kerek 42 kilométeres metróhálózattal kalkulált. A gyarapodást mindenekelőtt az észak–déli vonal (18,3 km) és annak káposztásmegyeri meghosszabbítása (4 km) jelentette; a növekményben a Dél-Buda–Rákospalota metró csupán az I. és a II. ütemmel (4,4 km) szerepelt. A 3-as metró III. (Élmunkás tér–Rákospalota) szakaszán ekkor már történt egy jelentősebb nyomvonal-módosítás, melynek során az északi végpont Rákospalota-Városközpont helyett Rákospalota-Újpest vasútállomáshoz került. Ez ugyanis lehetővé tette volna, hogy a III. ütem szerves folytatásaként megépíthető négy kilométeres meghosszabbítás jóvoltából a Káposztásmegyeri lakótelep közvetlen gyorsvasúti kapcsolathoz jusson. Ráadásul ez a megoldás a Szekszárdi úti elágazásnál induló 6,5 kilométeres leágazással szemben komoly, megközelítőleg hárommilliárd forintos megtakarítást ígért. Az aktuális tervek szerint az észak–déli vonalnak 1982-re kellett volna elérnie az Árpád hídhöz, ezt követte volna 1984-ben a IV., Árpád útig terjedő köztes szakasz, végül 1985 helyett egy évvel később adták volna át rendeltetésének a Rákospalota-Újpest vasútállomásig tartó ütemet.

A metró és az elővárosi vasutak utasforgalmi kapcsolatain nyugvó egységes gyorsvasúti rendszer megteremtésében a csepeli HÉV Kálvin téri bevezetése volt a soron következő mozzanat. A kivitelezés 1981-es megkezdését feltételezve 1983-ban indult volna meg a forgalom, az utómunkálatok 1984. végi befejezésével. Míg ez utóbbi cél megalapozottnak és reálisnak látszott, a Dél-Buda–Rákospalota metróvonal jövője korántsem volt ennyire biztató. Mivel az észak–déli vonal folyamatos építése az ötödik és a hatodik ötéves tervidőszakban a Dél-Buda–Rákospalota vonalra csak mérsékelt összegek ráfordítását tette lehetővé, itt is felmerült egy közbenső szakasz üzembe helyezése (a Bocskai út–Kálvin tér I/a és a Kálvin tér–Baross tér I/b felbontásban). A járműtelepet áthelyezték a Dombóvári útra, ahol a KÉV-METRÓ Vállalat telephelyének részleges felhasználásával kívánták megoldani a műszaki kiszolgálást. A beruházást 1979-ben szerették volna megindítani, és 1988–1989-ben átadni. A KF ugyanakkor hozzátette, hogy költségcsökkentés céljából új szabadalmakat és licenceket kell vásárolni.

⁹ MNL OL XXIX-L-1-e MNB Titkárság 1978–1985. 454. d. 1136/1978. Beruházási Javaslát a Dél-Buda–Rákospalota irányú, 4-es számú metróvonal Bocskai út–Baross tér közötti I. szakaszának megvalósításához. Budapest, 1978. március. 5–7.

A megvalósítás sorrendjéről a *Budapest 15 éves lakásépítési és lakásfejlesztési tervének koncepciója* című dokumentum volt a mértékadó normaszöveg, amely mindenekelőtt az észak–déli vonal mentén jelentkező lakásszaporulatra helyezte a hangsúlyt. A déli szárny az 1976 és 1980 között Kispesten folyó építkezések jóvoltából születő 10 400 új lakóingatlan közvetlen vagy rövid ráhordással elérhető metrókapcsolatát biztosította. Növekedett a lakások száma is. A XIII. kerület területén épülő 22 400 új lakás közül 13 200, valamint Újpest központjában további 6000 számított előzmény nélkülinek, nem beszélve a Káposztásmegyeren 1990-ig átadandó, 26 000 egységből álló lakótelepről. Csepelen 19 600 darabos állomány-növekedéssel számoltak, s ennek eredményeképp a 82 000 fős népességhez további 65 000 fő csatlakozására számítottak. Ezzel szemben a Dél-Buda–Rákospalota



54. kép. Autóbuszok igyekeznek áthaladni az átépítés alatt álló Baross téren a Rottenbiller utca felől, 1968

vonal kapcsán a szakértők megjegyezték: a józsefvárosi rekonstrukciós programban, illetve a Fehérvári út–Örmező lakótelepen megvalósuló 3400, illetve 4000 új lakáson kívül csak Budafok-központ beépítése lehet reális. A Nagytétényi fennsíkon tervezett 23 500 lakóingatlan a Dél-Buda–Rákospalota vonallal történő kiszolgálása a viszonylag nagy távolságok és a topográfiai viszonyok miatt már nem lehetett problémamentes; a teljes értékű megoldás csak az lehetett, ha a távlati 5. metróvonalat (Óbuda–Örmező) az eredetinel hosszabb vonalon építik ki. A KF egyébként is azt szorgalmazta, hogy a Bocskai út–Baross tér szakasz után a vonal mielőbb érje el a város északkeleti térségét, hiszen az Újpalotai lakótelep, 17 000 meglévő és a jövőben várható 25 000 lakással, mindenképpen igényelte a gyorsvasúti elérhetőséget.

1990-re már a felszíni közlekedésben is jelentős változásokra lehetett számítani, ugyanis a külső Üllői úton kívül megszűnt volna a Móricz Zsigmond körtér–Gellért tér–Kiskörút–Marx tér és a Váci út–Árpád út–Megyeri út vonalon a villamosközlekedés. A budai Duna-parti villamos (Batthyány tér–Gellért tér) útját meghosszabbították volna a Petőfi hídig, szinkronban az Óbuda–Hungária körúti villamos kiépítésével. Míg a villamos–metró átszállás helyszíneit a Bocskai útnál, a Móricz Zsigmond körtéren, a Gellért téren, a Rákóczi téren, a Baross téren, a Határ úton, az Élmunkás téren, Rákospalota–Újpest vasútállomásnál jelölték ki, a csepeli HÉV és az észak–déli vonal közvetlen átszállópontjának átadása után három–négy évvel került volna sor a Közvágóhíd–Pesterzsébet elővárosi vasút Kálvin téri bevezetésére. A tervek szerint ekkor már nagyrészt gyorsvasúti paraméterekkel üzemelt volna az 55 kilométeres elővárosivasút-hálózat nagy része, azonban a Kelenföldi pályaudvarra még ekkor sem ért volna el a metró. Nagy Rudolf az erre vonatkozó előterjesztés megtárgyalásakor főleg a Dél-Buda–Rákospalota vonalhoz fűzött hosszabb magyarázatot, hiszen e kérdés tűnt a leginkább ellentmondásosnak. A főigazgató abban látta a Bocskai út–Baross tér ütem közlekedéspolitikai jelentőségét, hogy ezzel új dunai átkelő jön létre, hiszen a Gellért téri alagút olyan kapacitással fog megépülni, amely több utas elszállítására lesz képes, mint a kelet–nyugati vonal Batthyány tér és Kossuth tér közötti szakasza. A középső etap ráadásul igazi „kaméleon-szakasz” volt, amely utasítás esetén bármelyik irányba folytatható lett volna. Molnár Endre azonban sokallta a hosszú kivitelezési időt, és megkérdőjelezte a Köztársaság téri megálló szükségességét, míg Reischl Antal a Nagytétényi-fennsík és az ötödik vonal említését kifogásolta, mondván, hogy az ÁTB-anyagba ezt ne vegyék bele. Az építészprofesszor lényegesnek tartotta, hogy a Kálvin téren egyszerre történjenek meg az elkerülhetetlen bontási munkálatok, így elkerülhetik a műemléki környezet többszöri feldúlását. *Pataki Béla* tanácsstag a dél-budai vonal elkezdését halasztotta volna, hogy a befejezés késedelmeivel járó műtárgyi állagmegóvást el lehessen kerülni. Békesi László pedig arra mutatott rá, hogy az észak–déli vonalnál elért

hárommilliárdos megtakarítás inkább azt jelentette, hogy ennyivel kevesebb pénzből épít a főváros egy kissé eltérő tartalmú változatot. A főigazgató válaszában elmondta: a Kálvin téren már nem, csak a Gönczi Pál utcában lesz bontás a HÉV miatt, s megígérte, hogy az összehangolással nem lesz gond. Szépvölgyi Zoltán inkább a Dél-Buda–Rákospalota metró gyorsítása mellett érvelt, mondván, a szakembereket nehéz lesz újra összetrombitálni, ha szétesik a mélyvezetetésű szakaszokhoz szükséges kapacitás. A VB elnöke ugyanis azt mindenképp szeretne volna elkerülni, hogy a végső határidőre ne legyen Újpalotán a metró, mert az akár a lakásépítési program törlését is okozhatta volna.¹⁰

A Fővárosi Tanács 1979-ben fogadta el Budapest „nagy távú” közlekedésfejlesztési koncepcióját, amely 2010-ig rendezte a feladatokat, beruházásokat. A tervet az 1990-ig terjedő lakásépítési programmal összhangban dolgozták ki, hogy az új lakások átadásakor a közlekedés zavartalan legyen. A fővárosban a számítások szerint az utasforgalom (amely 84%–16% arányban a tömegközlekedés eszközeit preferálta) 80%-a a közlekedés gerincvonalaira esett. Az eltelt évek tapasztalatait összegezve az előterjesztés leszögezte: a további fejlesztéseknél azt az alapelvet kell szem előtt tartani, hogy a rohamosan növekvő személygépkocsi-állomány és az egyre gyakoribbá váló torlódások miatt biztosítsák a tömegközlekedés primátusát, de a motorizációnak is egyre nagyobb teret kell hagyni. Nem volt új alapfogalom a komplexitás, s ezt a távlati fejlesztési terv ismét megerősítette. A tömegközlekedés elsőbbsége a terv szerint városképi, mi több, politikai szempontból is kívánatos volt. A forgalomszámlálásokkal, számítógépes modellekkel előre becsült utazási igények növekvő tendenciát mutattak: 2010-re napi 7,8 millió utazást prognosztizáltak.

Ezzel együtt, tekintettel a város várható, észak–északkeleti, illetve déli irányú terjeszkedésére, a koncepció erősen hangsúlyozta a gyorsvasúti hálózat további építését. Az előterjesztés amellett, hogy a 3-as vonal északi végpontját Káposztásmegyeren rögzítette, említést tett arról, hogy a DBR-metró vonalvezetése megváltozott, illetve kiforrottabb ütemezést kapott, valamint szólt az ötös, harántoló vonal koncepciójának kikristályosodásáról is; ez utóbbit Kelenföld–Baross tér–Óbuda vonalvezetéssel kívánták megépíteni. Elsődleges feladat volt továbbá a MÁV, a HÉV, illetve a környéki autóbuszvonalak átszállókapcsolatainak rendezése is. Az országos vasúthálózatról érkező utasok integrálása különösen azért volt fontos, mert a jóslatok szerint az ország még a kétezres évek első évtizedében is Budapest-centrikus lesz, így elengedhetetlen feladat az országos struktúra és a helyi hálózat összhangjának megteremtése. Példaként említették meg a Kőbánya–Kispest vasútállomáson építés alatt álló, mai szóhasználatnál élve *intermodális* csomópontot, amely sikeresen ötvözte a gyorsvasúti megállót és az elővárosi forgalomban jelentős szerepet betöltő

¹⁰ BFL XXIII.102.a FT VB 1978. IV. 12. 1. Szó szerinti jegyzőkönyv. 186–219.

vasútállomást, illetve a (metró megnyitását követően) ráhordó autóbuszok végállomását. További fontos kapcsolat kiépítésére volt szükség a Ferihegyi reptéren: a fejlesztési terv szerint a légikikötőt célszerű bekötni a metróhálózatba. A metróval kapcsolatban a tervezet konkrét mennyiségi elvárást fogalmazott meg: az 1979-es 18,3 kilométeres vonalhossz helyett 1990-re kerek negyven kilométeres hálózat megteremtését látta szükségesnek. A felszíni hálózat szerepét továbbra is a metróra való ráhordásban határozták meg úgy, hogy bármely két úti cél között az utazással töltött idő ne haladja meg a 60 percet. A gyorsvasúti fejlesztésekkel összhangban az előterjesztés előírta a *Park and Ride*-rendszer (P+R) kiépítésének megkezdését is. A koncentrált parkolóhely-létesítést, esetenként parkológarázsok építését a metróvonalak külső állomásai mellett kellett megkezdeni. A koncepció, bár 2010-re 89,6 kilométeren vizionált metróközlekedést, a HÉV üzemét nem kívánta ilyen ütemben fejleszteni, itt megelégedett a 41,3 kilométeres akkori hálózathossz 51,8 kilométerre növelésével.

Érdekes és figyelemre méltó véleményt fűzött a fejlesztési tervhez dr. Dávid Ferenc tanácsstag. Kritikával illette az ötös metró nyomvonaláról szóló terveket, mondván: a gyorsvasúti vonal nem oldaná meg Buda déli és északi részének minőségi összeköttetését, hiszen az utasokat a harántoló vonal jókora kerülőre kényszerítené a Baross téren át. Meglátása szerint érdemes lett volna a kelet–nyugati metró Kelenföldre továbbvezetni a felszínen, a nagyvasúti pálya igénybevételével. Ez természetesen az 1973-ban felújított és kibővített Déli pályaudvar megszüntetésével és a nagyvasúti forgalom Kelenföldre való visszavágásával járt volna.¹¹ Az elképzelés realitását az adta, hogy a metrót így relatíve olcsón, a Népstadion–Fehér úti szakaszhoz hasonlóan lehetett volna jelentős mértékben meghosszabbítani, és egy újabb városrészt lehetett volna bekötni a gyorsvasúti hálózatba. Ugyanakkor a megvalósítás során mindenképpen szükség lett volna a Batthyány téri átszállópont áteresztőképességének növelésére, mivel az állomási mozgólépcsők már akkor is kapacitásuk felső határán dolgoztak. A Déli pályaudvar megszüntetése nehéz helyzetbe hozta volna a Ganz Villamossági Vállalatot is, amelynek nagyvasúti kiszolgálása a pályaudvarról a villamoshálózat vágányaira kilépő tehervonatokkal történt. A kérdés végül magától is megoldódott: 1992-ben megszűnt a gyár, majd 1997-ben a villamoshálózaton végzett teherszállításnak is vége szakadt.

Noha a gyorsvasúti hálózat tervei készen álltak, hazánk külső államadóssága az 1970-es évek végén elérte az akkor drámainak tartott kilencmilliárd dollárt,¹² így a pártállam kénytelen volt felülvizsgálni az infrastruktúra fejlesztésével kapcsolatosan vállalt kötelezettségeket. Tímár Máttyás, a Magyar Nemzeti Bank akkori elnöke



55. kép. A mai 4-es metróhoz vezető aluljárószárny építése a Kálvin téren 1975-ben. A tér új elrendezése eleve két gyorsvasúti állomás utasforgalmához igazodott

Szépvölgyi Zoltánnak írt levelében arra figyelmeztette a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottságát, hogy „az ország pénzügyi egyensúlyának megőrzésére való tekintettel” a hatodik és hetedik ötéves tervidőszakban a metróépítéshez igényelt összeg vállalhatatlanul nagy terhet jelentene.¹³ Amikor egyértelművé vált, hogy a tervbe vett fővárosi beruházások valamelyikét mindenképpen el kell halasztani, a Minisztertanács a 4-es metró építését levette az 1978. évben elindítandó nagyberuházások listájáról.¹⁴ A döntéshozókat nyilvánvalóan befolyásolta az az 1975-ben elfogadott irányelv, hogy előkészítetlen beruházás nem válhat a népgazdasági tervek részévé, nehogy szétforgácsolódjanak a fejlesztési keretek és a kivitelezői kapacitások. Egyéb-ként az adott tervciklusban a tanácsi közlekedésre fordítható 18,2 milliárd forintból

¹¹ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest nagytávú közlekedésfejlesztési koncepciója. 1979. III. 17.

¹² Matolcsy György: *Sokk (vagy kevés?)* Kairosz Kiadó, Budapest, 1998. 18.

¹³ MNL OL XXIX-L-1-e MNB Titkárság 1978–1985. 454. d. 1136/1978. Tímár Máttyás MNB-elnök levele Szépvölgyi Zoltánnak, a Fővárosi Tanács VB elnökének. 1978. V. 11.

¹⁴ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 260.

17,6 milliárd már így is a fővárosnak jutott.¹⁵ A metróépítés gyorsítása már csak azért sem volt valódi opció, mert a következő évben mind szembetűnőbbé váltak az egyensúlyi problémák. A nemzetközi kapcsolatokban több olyan kedvezőtlen fordulatra került sor, amelyek óhatatlanul korlátozták országunk pénzügyi lehetőségeit.

1979. február 11-én Iránban megbukott a már két hónapja külföldön tartózkodó Reza Pahlavi sah népszerűtlen és korrupt diktatúrája,¹⁶ ugyanakkor az iszlám forradalmat követő zűrzavar, valamint az államapparátusban és a gazdasági életben véghez vitt tisztogatások nyomán egy időre megbénult az olajkivitel. A nyugati világ vezetőinek félelme, hogy tartós kőolajhiánnyal kell szembenézni, eleve felhajtotta az árakat. Erre a Szaúd-Arábia vezette Kőolaj-exportáló Országok Szövetsége – *Oil Producing and Exporting Countries* (OPEC) – is rájátszott, hogy ezzel is rögzítse a felfelé tartó ármozgást. Az utóbbi tendenciától már a Szovjetunió sem óhajtott eltekinteni, egyrészt mert neki is szüksége volt a kemény valutára, másrészt pedig mert az 1970-es évek végére a hagyományos szovjet olajkitermelési területeken, a bakui mezőkön tetőzött a kitermelés, míg az eddig kevésbé kiaknázott Szibériában jóval nagyobb volt az önköltség. Minthogy a magyarországi felhasználásban a Közel-Keletről érkező olaj részesedése sem volt elhanyagolható, energiaszámlánk közel 50%-kal növekedett, ami együtt járt a többi nyersanyag drágulásával. Így 1979 nyarára a költségvetés már nem tudta fenntartani a dotációk addigi színvonalát, ezért a kormányzat igen drasztikus áremelésekre kényszerült.¹⁷ Ezzel párhuzamosan az is rontotta az ország pozícióit, hogy az MNB a drágulás nyomán felerősödő inflációs várakozások és az 1945–1946-os hiperinfláció során szerzett rossz tapasztalatok ellensúlyozására 1979–1980 fordulóján felértékelte a nemzeti valutát, amely az exportkényszerre való tekintettel nem bizonyult adekvát válasznak.¹⁸

Amikor a Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága Budapest és környéke ezredfordulóig, illetve kitekintéssel 2020-ig szóló közlekedésfejlesztési koncepciójáról tárgyalt, érezni lehetett, hogy a vezetői grémium már a tervek szintjén sem próbált elvonatkoztatni a meglévő állapotoktól. A VB egyrészt elfogadta, hogy „a történelmileg kialakult sugaras-gyűrűs rendszerű hálózat, valamint a 11 vasútvonal, négy BKV–HÉV-vonal által jellemezhető nagyvasúti struktúra belátható időn belül nem változik”. A metróépítés kapcsán kimondták, hogy a hetedik öt éves terv időszakában kell az észak–déli vonalnak elérnie a káposztásmegyeri lakótelepet, hozzáteve, hogy a Határ útnál elágazó szárnyvonal a kilencvenes évek közepére készülhet el. A 4-es metró építését a nyolcvanas évek első felében szerették volna megkezdeni a

Bocskai út és Újpalota között, míg a budafoki ütem, valamint a 2-es metró Népstadion–Kőbánya–Városház központ szárnyvonalának kivitelezése csak az ezredfordulót követő időszakban lett volna aktuális. Az 5-ös (harántoló) munkálatai az 1990-es évek közepén kezdődtek volna meg a Bécsi út és a Baross tér között, s a 2000 utáni évtizedben fejeződtek volna be. A HÉV modernizációjában a következő alapkövetelmények voltak: a szintbeli keresztezések megszüntetése, a 2,5 perces sűrűségű közlekedést és menetrendszerűséget garantáló biztosítóberendezések, a korszerű pálya- és felsővezeték-rendszerek, középmagas peronok, 600–1800 méteres állomástávolság, az irányonként 21 000 férőhely/óra szállítóképességre alkalmas vonat- és peronhossz, valamint a belvárosi metrócsatlakozás. A szentendrei (6-os) vonal után a csepeli (8-as) HÉV rekonstrukciója is szerepelt a tervekben. Itt a Kálvin téri bekötéssel párhuzamosan a vonalat meg kellett hosszabbítani a Kavicsos tónál épülő lakótelepig, a belterületi szakaszt új nyomvonalra helyezni, majd a vonalat Szigetszentmiklósig kivezetni. Ezt követte volna a ráckevei (9-es) HÉV korszerűsítése, valamint egy új elem, a 10-es vonal pesterzsébeti városközpont alatti szakaszának megépítése, szinkronban a csepeli és a ráckevei HÉV irányába vezető Beöthy utcai átkötéssel. A pesterzsébeti gyorsvasút továbbvitele a Soroksár–Újtelep területére tervezett lakótelep megvalósításakor lett volna aktuális. A gödöllői, illetve a csömöri (7-es) HÉV törzsvonalán Cinkotán és Csömörön jelölték ki a felújítás első ütemének végpontját, amelyet csak ezután követhetett a Cinkota–Gödöllő szakasz. A gyorsvasúti hálózat ennek megfelelően 2020-ban érte volna el végleges formáját.¹⁹

2020-ra tette az agglomerációs gyorsvasúti hálózat befejezését a Fővárosi Tanács. A város peremkerületeinek és az agglomeráció településeinek gyorsvasúti kiszolgálásában a HÉV mellett a MÁV-ra is számított. Ám ehhez az országos vasúttársaságnak komoly infrastrukturális fejlesztéseket kellett volna végeznie. Az obligát villamosüzem zavartalanságán felül több helyen volt szükség a pályakapacitás bővítésére, második, harmadik vágány lefektetésére, korszerű biztosítóberendezések telepítésére, illetve egy gyorsvasúti jellegű járműpark létrehozására. A korban használatos ingavonati üzem járművei ugyanis már nemigen voltak alkalmasak a sűrű megállásokkal tarkított, feszes menetrend betartására. A tanácsulást megelőző VB-tárgyalás során meghatározott feladatok itt is visszaköszöttek: a Kálvin térig meghosszabbított csepeli HÉV-hez csatlakozó új, pesterzsébeti vonal, illetve a 4-es, 5-ös metróvonal építése. Szó esett a teherforgalom eltereléséről is, mivel az – különösen a MÁV esetében – akadályozta a személyszállítási kapacitások bővítését. A tanács megemlítette, hogy az átmenő teherforgalmat el kell terelni a városból körirányú, érintő jellegű útvonalakon.²⁰ Az állami vasúttársaság bevonása a fejlesztési

¹⁵ MNL OL XIX-H-1-rr-2 38/a-s d. KPM Miniszteri Iratok 1970–1981. Tájékoztató az V. öt éves tervidőszak főbb célkitűzéseiről. Budapest, 1975. december. 41–48.

¹⁶ Gömöri Endre: *Irán. Egy amerikai modell bukása*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1979.

¹⁷ Aczél Endre: *I.m.* 517–520.

¹⁸ Csernok Attila: *I.m.* 400–401.

¹⁹ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VIII. 27. 1. Napirendi pont. 21–34.

²⁰ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest és környékének nagytávú fejlesztési terve. 1980. X. 10.

tervekbe azért is figyelemre méltó volt, mert a főváros a jelentős beruházási igények miatt a hetvenes évek második harmadában még a távlati célok között sem gondolt arra, hogy a Magyar Államvasutak egyes viszonylatokon S-Bahn rendszerű gyorsvasutat üzemeltessen.²¹ A MÁV-val kapcsolatos változó szemléletnek köszönhetően a tanács a nyolcvanas évek elejétől fokozottan odafigyelt a vasúttársaság Budapesten belüli tevékenységére. 1981-ben a Fővárosi Tanács információi szerint a vasútvezetés a hatodik öt éves tervben 3,5 milliárd forintot kívánt elkölteni a fővárosi vonalszakaszaira. Ennek azonban több mint harmadát, 1,2 milliárd forintot vitt el a Kelenföldi pályaudvar korszerűsítése, s a Duna pesti oldalán épülő Kőbánya-kispesti „testvérpályaudvar” fejlesztése is 400 millió forintot kóstált. Bekötötték a Marx téren épülő aluljárórendszerbe a Nyugati pályaudvart is. A vágányok alatt keresztirányban húzódó objektum kényelmes eljutást biztosított a metró kijáratához. Ambivalens volt ugyanakkor a budapesti vasúti fejlesztés, hiszen a MÁV kijelentette: ezek a fejlesztések nem a lokális igények kielégítésére szolgálnak, hanem a távolsági-nemzetközi forgalom elvárásainak felelnek meg.²²

Mivel az MSZMP Politikai Bizottsága a lakásépítéssel és az infrastruktúrával szemben a termelőberuházások szinten tartását (és gyorsítását) támogatta,²³ a Fővárosi Tanács az elvégzett elemzések és a városfejlesztési feladatok ismeretében a metróhálózat építésének 1990-ig terjedő programja szerint négy költségütemezési változatot készített. Miközben a döntéshozók az észak–déli vonal folyamatos továbbépítésével számoltak Káposztásmegyerig, a 4-es metró esetében a hatodik öt éves tervi kezdést, a csepeli HÉV Kálvin téri bevezetésén túl a déli irányú meghosszabbítást, az üzemeltetés egésze szempontjából pedig a központi járműtelep létesítését emelték ki a teendők közül. A kivitelezés ütemezésére több változat is készült. Az első szerint az észak–déli vonalon a III/B (Árpád híd–Szilas-patak) szakaszt 1987-ben helyezik üzembe, és 1988-ban fejezik be. A Dél-Buda–Rákospalota vonalon azonban csupán 1987-ben indult volna meg az építkezés úgy, hogy a Baross térre 1996-ban, a Bosnyák térre 1999-ben jutottak volna el a fúrópajzsok. A csepeli gyorsvasút Kálvin téri bekötésére a főműhelyi beruházással együtt 1992 és 1996 között terveztek sort keríteni, amihez 1999-ben csatlakozott volna a déli irányú meghosszabbítás. A Közlekedési Főosztály azonban ezt a járműtelephez fűződő problémák, a 4-es metró és a csepeli területfejlesztés késedelme miatt nem javasolta. A második változat alapján az észak–déli vonal szerelvényei már 1987-ben a Szilas-patakig, 1990-ben Káposztásmegyerig jártak volna. 1985-től tervezték a Dél-Buda–Rákospalota vonal építésének megkezdését, amelyet a csepeli HÉV Kálvin téri bevezetésével egyszerre, 1994-ben

kellett volna üzembe helyezni. A főműhely 1993-ban, a DBR második szakasza és a HÉV déli irányú kiterjesztése 1998-ban lett volna kész. Dr. Nagy Rudolf úgy vélte, ez az elképzelés a legelfogadhatóbb, mert jól gazdálkodik az építőipari kapacitásokkal, továbbá ez engedné meg legkorábban a DBR első szakaszának szolgálatba állítását. A harmadik ütemezési változat a lakótelep felépülésével összhangban csak 1995 és 1998 közé tette a 3-as metró teljes befejezését. A 4-es metró építése 1986-ban indul, és 1994-ben az egészet átadják, s ehhez 1993 és 1997 között csatlakozik a második szakasz. A csepeli HÉV projektje két lépésben 1994-re, illetve 1996-ra valósul meg, a főműhely viszont már 1990-ben átadhatónak tűnt, s ez a karbantartás lehetőségei szempontjából akár perdöntő is lehetett volna. A negyedik ütemezési variáció 1999-ig várt volna az észak–déli vonal teljes átadásával, de 1993-ig akarta előrehozni a csepeli HÉV Kálvin téri bekötését, valamint 1996-ra a 4-es metró Bocskai út–Bosnyák téri szakaszát. A főműhely befejezése 1994-ben, a déli HÉV hosszabbítása 1997-ben lett volna esedékes. Az elgondolás kétségtelen előnye volt a hálózati szemlélet, ám az észak–déli vonal munkálatainak befejezését túl késői időpontra tette. A vonalvezetési mélység az Árpád híd–Szilas-patak szakaszon 10–12 méterre csökkent, ráadásul a Meder utcai és a Szekszárdi utcai állomást költségtakarékossági okokból össze kellett vonni a Gyöngyösi utcai állomással, s elhagyták a járműtelep előtt a Rákospatak alatti átvezetést is. A lakótelep délkeleti részéhez kapcsolódóan megjelent egy új felszíni állomás (Szilas-patak nevű), amelyet a korábbi végponttól 1300 méterre terveztek felépíteni, mivel a BKV ráhordó járatainak végállomásoztatását itt előnyösebben oldhatták meg, mint a MÁV-állomás közelében. Az Árpád híd állomása burkolat alá épült, a Bajcsy-Zsilinszky úté pedig csak egy kijáratot kapott a megmaradó észak–déli irányú villamos felé. A magassági vonalvezetés változása megtakarítást ígért, igaz, 26-tal több motorkocsi beszerzése is szükségessé vált. A metróprogram teljes költsége ekkor 60 milliárdra rúgott. A VB különösebb vita nélkül elfogadta az előterjesztést, ám *Menich Péter* az Országos Tervhivaltól úgy vélekedett: meg kell vizsgálni, hogy az észak–déli és a DBR-vonal párhuzamos építése milyen terhet jelent majd a népgazdaságnak.²⁴

Végül is a Minisztertanács jóváhagyta, hogy a Szilas-patakig épüljön ki az észak–déli vonal 1987-es átadással; ugyanakkor az Állami Tervbizottság indítványának megfelelően arról is döntést hozott, hogy a Fővárosi Tanács a DBR-metró első szakaszára vonatkozó beruházási javaslatát 1985-ben terjessze az ÁTB elé.²⁵ Az MNB viszont csak 1992-re számolt a 3-as metró teljes kiépítésével; azt javasolta, hogy a DBR metró két lépcsőben, 1986–1994 között, 1999-es befejezéssel valósítsák meg.

²¹ Dr. Nagy Rudolf – dr. Szabó Dezső: I. m. 308–309.

²² BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest főváros VI. öt éves területfejlesztési terve. 1981. VI. 29.

²³ Benedek István Gábor: *Földalatti-történet*. 237–244.

²⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1981. XII. 9. 4/a – b. Napirendi pont. 211–247/338–339.

²⁵ MNL OL XIX-A-91 5010/1982. Állami Tervbizottság (ÁTB) 7-es dosszié. Az Állami Tervbizottság 5010/1982 számú határozata a metróépítés 1990-ig terjedő programjáról és az észak–déli vonal jóváhagyott mutatóinak módosításáról. Budapest, 1982. március 18. 1–2.

A mérsékelt ütemű fejlesztési változat értelmében a metróépítés költségei nem léphettek túl a 45 milliárd forintot, ez viszont nem felelt meg a főváros alapvető városfejlesztési igényeinek, mert súlyos feszültségek keletkeztek volna a lakásépítés és a közlekedésfejlesztés között.²⁶ 1982 májusában a KF viszont már úgy nyilatkozott: könnyen lehetséges, hogy a pénzügyi előirányzatok mérséklése folytán az észak-déli vonal csak 1988-ban éri el a Káposztásmegyeri lakótelepet. Dr. Nagy Rudolf azt is hozzátette, hogy a DBR metróval kapcsolatban „a Bocskai út–Kálvin tér közötti közbelső forgalomba helyezés lehetőségeit is vizsgálják”.²⁷

Az 1982-es év bizonyos értelemben fordulópontnak tekinthető. 1945 utáni történelmünkben ekkor jött el az a pillanat, amikor a Szovjetuniótól való egyoldalú katonai, politikai, gazdasági függőségünk véglegesen megtört, majd „visszafordíthatatlan károsodást” szenvedett. Míg az 1948 és 1968 közötti időszak a diplomáciai elszigeteltség jegyében telt, Kádár János, az MSZMP első titkára, nem kis részben az Új Gazdasági Mechanizmus iránt megnyilvánuló érdeklődésre alapozva, elkezdte tárgítani hazánk nemzetközi mozgásterét. Kezdetben úgy tűnt, hogy a centrum-országokkal folytatott külkereskedelem jóvoltából gyorsabban emelkedhet az élet-színvonal, míg az alacsony kamatozású nyugati kölcsönök segítségével lehetővé válik, hogy a népgazdaság kevesebb energiával és nyersanyaggal működjön. Az utóbbi tényező azért volt rendkívül lényeges, mert ennek révén valamelyest sikerült korlátozni Moszkvának a magyar belpolitikára gyakorolt befolyását.²⁸ A kedvező helyzet azonban nem tartott sokáig. 1979 végén a szovjet csapatok bevonultak Afganisztánba, amelyre válaszul megkezdődött az USA részéről a nyugat-európai rakétatelepítés, majd újra fellángolt a fegyverkezési verseny. Az Egyesült Államok és szövetségeseinek többsége bojkottálta az 1980-as moszkvai olimpiát; erre a Szovjetunió azt kérte a Varsói Szerződés tagjaitól, hogy fogják vissza a nyugati országokkal való érintkezést. Nem sokkal később, 1980 nyarán a nagymértékű áremelések nyomán sztrájkok robbantak ki a lengyel tengeremelléken, valamint a nagyobb ipari központokban. Miután az adósságválságból induló gazdasági krízis politikai dimenziót kapott, vagyis megrendült az ottani állampárt pozíciója, így azt sem lehetett kizárni, hogy rossz esetben a Kreml intézkedik. 1981. december 13-án Wojciech Jaruzelski tábornok és az általa vezetett Nemzeti Megmentés Katonai Tanácsa szükségállapotot hirdetett ki.²⁹ Mivel a nyugati pénzintézetek vezetői számára ekkor világossá vált – amit egyébként régóta sejtettek –, hogy a Szovjetunió nem kíván jóátllni szövetségesei tartozásaiért, egyik pillanatról a másikra lehetetlenné vált újabb hitelekhez jutni. Magyarországot 1982 tavaszán a fizetés-

²⁶ MNL OL XXIX-L-1-c MNB Titkárság 1978–1985. 630. d. 43/1982. 1.

²⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1982. V. 12. 1. Napirendi pont. 1–44.

²⁸ Aczél Endre: I. m. 497–498.

²⁹ Berecz János: I. m. 115–127.

képtelenség fenyegette.³⁰ A potenciális államcsődhöz persze az is hozzájárult, hogy az USA és Nagy-Britannia kormánya részben a fegyverkezési kiadások fedezésére, részben az ottani szervezett munkásság erejének megtöréséhez 10–11%-ra emelték a jegybanki alapkamatot.³¹

Magyarország 1982-ben csatlakozott a Nemzetközi Valutaalaphoz. Ennek köszönhetően elhárult ugyan a pénzügyi összeomlás, viszont a gazdaságpolitikában dominánssá vált a monetarista szemlélet, s ennek nyomán egyre kevesebb jutott a jelentős állami dotációt igénylő szektorok fejlesztésére. Budapesten a pénzhiány főleg az Észak-Pesten zajló koncentrált beruházásokat, de mindenekelőtt a 3-as metró építését sújtotta.³² A BUVÁTI (Budapesti Várostervezési Intézet) szakemberei az észak-pesti válsággal kapcsolatban már többször is figyelmeztettek arra, hogy a lakásprogram súlypontja a XX. és a XXI. kerület felé tolódott el, ezért előbbre kellene sorolni a dél-pesti HÉV-vonalcsoport korszerűsítését. Ráadásul a tervezők a Metróberuházási Vállalat (METRÓBER) 1974-es felmérésére hivatkozva kimondták: Dél-Buda és a Baross tér között felesleges két metróvonal, mert a DBR és a harántoló metró Duna alatti forgalma távlatilag sem érné el a kelet–nyugati vonal forgalmát. Az egymással konkuráló gyorsvasúti elemeken kevesebb lett volna az utas, mint amennyi a nagykorúti villamosokon volt az 1950-es években. A szakértőcsoport a dél-pesti fejlesztésekről szólva azt javasolta, hogy az 5-ös metró dél felé haladva a Klinikák állomás után nagy sugarú ívvel forduljon a Duna-part teherpályaudvar alá, majd a csepeli HÉV-átjárót követően felszíni pályán érje el a főváros XXI. kerületét. A pesterzsébeti–dunaharaszti–ráckevei HÉV-vonatok pedig a tervezett Beöthy utcai kapcsolaton keresztül jártak volna a Kálvin térig, miközben a Duna-parti teherpályaudvar mellett, a harántoló vonal metszéspontjánál, átszállóállomást akartak építeni. A koncepció a dél-pesti kötőtpályás vonalak szempontjából kedvezőnek tűnt, mondván: teljes értékű a megoldás, ráadásul az az agglomerációs igényekre is tekintettel van. Az 1-es villamossal az óbudai járműtelep miatti párhuzamos szakasz ellentmondásait úgy kívánták feloldani, hogy a szentendrei HÉV-vonal a Filatorigáttól délre a Duna bal partján futott volna, majd a csepeli vonallal összekapcsolódva a párizsi RER vagy a bécsi S-Bahn mintájára létrejött volna egy regionális gyorsvasút. Az ütemezés szerint a csepeli HÉV-et bevezetik a Kálvin térre, majd a ráckevei HÉV a Torontál utca–Vörösmarty utca–Pesti utca nyomvonalon eléri Pesterzsébetet, az 5-ös metró Baross tér–Duna-part szakaszának elkészültével egy időben pedig megszüntetik a Soroksári út–Helsinki úti vonalrészét. Ezt követően a ráckevei HÉV végállomása a Kálvin térre került volna, egy időben a csepeli és szentendrei HÉV re-

³⁰ Matolcsy György: I. m. 21.

³¹ Fischer Ferenc: *A megosztott világ. A Kelet–Nyugat, Észak–Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai (1941–1991)*. Ikva, Budapest, 1993. 325–330.

³² Interjú Jancsa Tiborral. 2010. XI. 25.

gionális gyorsvasúttá válásával. Az 5-ös metró kelenföldi szakasza a 4-es viszonylat egyik szárnyvonalaként működött volna. Ez utóbbi változtatást azzal magyarázta a tervezőintézet, hogy a Fehérvári úton a domborzati-településszerkezeti viszonyok miatt soha nem lesz olyan mértékű forgalom, mint Dél-Buda és Zugló között. Hogy a vonatok felét ne kelljen a Móricz Zsigmond körtér alatt visszaforgatni, célszerűnek tűnt, hogy minden második beérkező szerelvény a Kelenföldi lakótelep közbelső részének feltáráására induljon tovább.³³

Miután az ÁTB 5037/1982. sz. határozata az 1983–1985-ös években már 13,6 milliárd forinttal redukálta a metróépítés hatodik ötéves tervi kereteit, a folyamatosan romló gazdasági helyzetre való tekintettel az Országos Tervhivatal az 1984-es esztendőben újabb 350 millió forintos elvonást kezdeményezett. Ám a pénzügyi feltételek szigorítása következtében az észak–déli vonal III/B szakaszának építése rendkívüli mértékben lelassult, a várható forgalomba helyezés többéves késedelmet szenvedett. A Fővárosi Tanács mindenképp szeretne volna tartani az eredeti ütemtervet, mondván: a Váci úton az Árpád híd és Újpest, Árpád út között található Budapest egyik legnagyobb összefüggő ipari övezete, ahol a két vagy három műszakban dolgozó üzemek működése, anyagellátása, a késztermékek elszállítása komoly feszültségekkel fog járni, ha nem alakul ki a végleges, összefüggő közúti és tömegközlekedés. A metróberuházás késedelme már addig is közel 2,5 milliárd forintos többletköltséget produkált, ráadásul a határidő további eltolódása esetén újabb 100–150 millió pluszkiadással lehetett számolni a később elvesző provizóriumok és az elhúzódoó forgalomelterelés miatt. Derzsi András, a KF új vezetője ekkor arra tett javaslatot, hogy a III/B szakasz két ütemben kerüljön átadásra: III/B/1 az Árpád híd és a Bajcsy-Zsilinszky út között 1987. vagy 1988. évi átadással, majd a III/B/2 ütem ettől függően 1990-ben vagy 1991-ben készüljön el. Igaz, a Káposztásmegyeri lakótelep kiszolgálásához már 1986-ban szükségessé vált az Élmunkás térre közlekedő, ideiglenes villamosviszonylat elindítása, amely a 12-es vonal meghosszabbításaként a Szilágyi utca mentén megépítendő metróvágányokon közlekedhet a III/B ütem teljes forgalomba helyezéséig. A villamost a Bajcsy-Zsilinszky úti metróvégállomáshoz kívánták csatlakoztatni, megközelítően 20 millió forintos kiadással, hozzátéve, hogy ez csak átmeneti állapot lehet, mert a lakótelepet sem a közúti vasút, sem bármilyen egyéb felszíni eszköz (beleértve a MÁV-ot is) nem képes ellátni.³⁴

A Közlekedési Minisztérium a közhangulatra, a Rákospataknaál és a Váci úton épülő műtárgyakra, valamint az úthálózat kapacitásgondjaira való tekintettel nem javasolta a XIII. kerületi építési munkálatok felfüggesztését, de az újpesti szakasz aktualitásával kapcsolatban már megoszlottak a vélemények. Mivel a restrikció a

Káposztásmegyeri lakótelep beruházási programját sem hagyta érintetlenül, az évtized végéig a korábbi tervekben szereplő 9000 új lakással sem lehetett reálisan számolni. Időközben felmerült, hogy amennyiben szüneteltetni kellene az építkezést, az ideiglenes végállomás Újpest vasúti megállóhoz kerüljön, ezt azonban forgalom-szervezési okokból elvetették. A lakóteleppel való kapcsolat megteremtéséhez a Berda István utcában közel 600 méternyi villamospályát terveztek, amely a gyorsvasút káposztásmegyeri meghosszabbítása után feleslegessé vált volna. Noha utasforgalmi szempontból a rekonstrukció előtt álló Rákospalota-Újpest vasútállomás tűnt a legkedvezőbb alternatívának, a felszíni kapcsolatok többletberuházásának igényei miatt ez az elképzelés sem kapta meg a döntéshozók támogatását. A Közlekedési Minisztérium végül az Árpád út és a Bajcsy-Zsilinszky út kereszteződését jelölte ki ideiglenes végállomásként, mivel ide érkezett a vonzaskörzetből az utasok jelentős része; ugyanakkor a közúti járművek végállomásoztatása sem okozott különösebb gondokat. Bár a szaktárca úgy nyilatkozott, hogy ezt csupán néhány évre szóló, átmeneti megoldásnak kell tekinteni,³⁵ az Állami Tervbizottság határozata alapján „a vonal Szilas-patakig tartó szakaszán már sem előkészítési, sem kivitelezési munkálatokra nem kerülhet sor, ezért a káposztásmegyeri lakótelep tömegközlekedési kapcsolatát ideiglenes jelleggel, az észak–déli metró nagyberuházás költségkerekének terhére, a Szilágyi úti villamosviszonylat szárnyvonalával kell megoldani.”³⁶

A végrehajtó hatalom központi szerve ekkor már egyértelműen a Dél-Buda–Rákospalota vonal felé kacsingatott. Az előbbi városrész vonzaskörzetében ekkorra ért véget a kelenföldi és az örmezei lakótelepek kiépítése, innen a lakásépítési program súlypontja áttevődött Gazdagrét és Budaörs területére. Komoly probléma volt, hogy a gyorsan benépesedő dél-budai területek utasait a Bartók Béla út és a Móricz Zsigmond körtér szűk keresztmetszete miatt a felszíni tömegközlekedés csak nagy kompromisszumok árán volt képes kiszolgálni. A Minisztertanács ezért úgy döntött, hogy a legterheltebb útszakaszok kiváltása és a dunai átkelőkapacitások bővítése céljából még a hetedik ötéves tervben épüljön meg a DBR I/A útszakasz (a Budai Skála és a Kálvin tér között).³⁷ Mindez annak ellenére történt, hogy a 4-es metró beruházási javaslata kikerült az Állami Tervbizottság 1985. évi programjából. Majd az MNB azt is egyértelművé tette, hogy hetedik ötéves tervidőszak során forgalmi szempontból kiemelten indokolt fejlesztések is el fognak maradni (például a Féri-hegyi út korszerűsítése, újabb külön szintű közúti-vasúti keresztezések létesítése,

³³ MNL OL XIX-H-1-rr-5 Közlekedési Minisztérium (KM) Miniszteri Iratok 1984–1988. 1. d. Tájékoztató Jelentés a Miniszteri Munkaértekezlet részére. Az észak–déli metróvonal III/B szakaszának építési ütemezése. Budapest, 1984. X. 31. 1–7.

³⁴ MNL OL XIX-A-91 5033/1985. ÁTB 10. dosszié. Az Állami Tervbizottság 5033/1985. számú határozata a fővárosi közlekedés 1990-ig terjedő fejlesztéséről. Budapest, 1985. VII. 18. 1–3.

³⁵ MNL OL XIX-A-83-b 1251. d. MT 3131/1985 /III. 31./ 1–24.

³³ MNL OL XIX-H-1-pp-15 KPM 1981–1988. 261. d. 364496/1983. Tárgy: Budapest és környéke távolsági és városi közlekedéséről készített tanulmány. Budapest, 1983. október 28. 13–22.

³⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1984. VI. 20. 2. Napirendi pont. 44–66.

a csepeli HÉV meghosszabbítása a Kálvin térig).³⁸ A pénzügyi kényszer hatására a kormányzat 1985-től jelentősen csökkentette a helyi közlekedés támogatását, ami tarifaemelkedést, valamint Pest megye nagyobb településein közel 10%-os utasszám-csökkenést vont magával. Ennek nyomán az Európában addig szinte egyedülálló 85-87%-os budapesti *modal split* gyors hanyatlásnak indult.³⁹

1987 nyarán a 4-es metró ismét a nyilvánosság érdeklődésének középpontjába került. A Szabadság hídon végzett ellenőrzések nyomán ugyanis több szakértő is arra hívta fel a figyelmet, hogy a villamosközlekedés által keltett rezonancia miatt a híd forgalmát esetleg már középtávon is jelentősen korlátozni kell.⁴⁰ A DBR kivitelezésének megkezdése mellett szólt az a kecsegtető lehetőség is, hogy az 1986-ban meghirdetett gazdaságélénkítési program égisze alatt a megrendelési hiánnyal küszködő építőipari vállalatok részben az új metróvonal kivitelezésével, részben a Bécs és Budapest által közösen megrendezni kívánt világkiállítás segítségével kívánták restaurálni meggyengült pozícióikat. A METRÓBER mérnökei a projekt melletti lobbizás sajátos formáját választották: egyrészt találékonyságuk bizonyítására, másrészt az anyagi természetű aggodalmak eloszlatása végett felröppentették a hírt, hogy a vonal Duna alatti szakaszán közös állomást terveztek a Dimitrov téri (ma Fővám tér) és a Gellért téri megállók kiszolgálásához.⁴¹

1987. október 7-én a Fővárosi Tanács is újratárgyalta a metróhálózat építésével kapcsolatos kérdéseket, mindenekelőtt az észak–déli vonal továbbépítését, illetve a Dél-Buda–Rákospalota vonal beruházási javaslatát. A 3-as metróval kapcsolatban azt a VB is megállapította, hogy az észak-pesti terület tömegközlekedési igényei – főleg a Káposztásmegyeri lakótelepen épülő 14 000 új lakás átadása után – felszíni eszközökkel nem elégíthetők ki. A Szilágyi utcai villamos gyorsvillamos jellegű meghosszabbítása ugyanannyiba került volna, mint a metróhoz kapcsolódó felszíni rendezések és a szanálások: a MÁV szobi és veresegyházi vonalainak bevezető szakaszán pedig a megfelelő, öt perc gyakoriságú elővárosi vasúti közlekedés csak új vágányok építésével és az infrastruktúra teljes korszerűsítésével lett volna megoldható. Ezzel egyidejűleg Rákospalota–Újpest vasútállomást mint a veresegyházi vonal fordítóköröngjét igyekeztek elfogadtatni, hogy a Nyugati pályaudvar ezáltal is tehermentesíthető legyen. Ezenkívül a Dunakeszi–Fót térségből érkező Volán-buszok végállomását is az említett vasútállomásnál építendő metrómegállóhoz kívánták helyezni. Visszatérve Dél-Budához: a DBR Bocskai út–Baross téri szakaszának elkészítését, tekintettel a XI. és a XXII. kerület 15-20 év alatt történt fejlődésére, már

³⁸ MNL OL XXIX-L-1-e MNB Titkárság 1978–1985. 716-os d. 1092/1985. Elgondolások a fővárosi közlekedés fejlesztésére. Budapest, 1985. március. 20.

³⁹ MNL OL 288. f. 15/513. ő. e. GB 1985. XI. 28. 3. Napirendi pont. 85–88.

⁴⁰ Magyar Hírlap, 1987. VII. 1.

⁴¹ Népszabadság, 1987. IX. 5.

nem lehetett halogatni. A Bocskai út–Kálvin tér I/A ütemet mégis csak 1996-ra, a Baross térig húzódó I/B ütemet pedig 1998-ra ígérték. Pedig a központi szakasz prioritását az is indokolta, hogy a külső vonalrész idő előtti átadásával a belváros határán generált többletforgalmat a felszíni tömegközlekedés már nem tudta volna felvenni, ugyanakkor Bocskai út–Örmező szakasz (plusz egy állomás és 900 folyóméter alagút) megépítésével kiküszöbölhetőnek tűnt a metró és a felszíni tömegközlekedés közötti párhuzamosság.

A szakértők fokozott gépesítéssel, valamint a légnyomás alkalmazásának minimalizálásával (főleg a kedvezőbb talajadottságokkal jellemezhető budai oldalon) is arra törekedtek, hogy csökkentsék a beruházás költségeit. Ugyanilyen céllal elhagyhatónak minősítették a Dombóvári úti járműtelepet, mondván: a Deák tér és a Kálvin tér között üzemi szempontból egyébként is megépítendő összekötő alagút jóvoltából gond nélkül megvalósítható a Káposztásmegyeriről történő kiszolgálás. Ezért az észak–déli vonal III/B/2 szakaszának és a DBR első ütemének összehangolt kivitelezését javasolták úgy, hogy a 3-as metróvonalon folyó munkálatokat az 1990-es év folyamán ne kelljen leállítani, mert ez az 1993-as befejezést és a Káposztásmegyeri remíz sorsát is kedvezőtlenül befolyásolhatja. Míg a IV. és a XV. kerületi tanács sürgette a programot, a KM, bár azonosult a célokkal, kérte, hogy gondolják újra a mélyépítési módszerekkel végzendő fázisokat. A DBR-projektet 1989-ben kezdték volna megvalósítani a geológiai feltárásokkal: ezt követte volna 1990–1991-ben a kiviteli terv elkészítése, valamint egy osztrák alagútépítési technológia (NÖT) beüzemelése; a tényleges építkezés 1992-től vett volna lendületet. A hálózat kialakítására vonatkozó tervekben 1987-ben jelentős változás történt, mivel az új metróvonal déli végpontját hivatalosan is a Kelenföldi pályaudvar térségébe helyezték. A VB-tagok kételkedve fogadták a két metró egyidejű megépítésére tett utalást. A minisztérium képviselője a Duna alatti állomás és a hazai gyártású fűrópajzs lehetőségeit kívánta volna elsőként megvizsgálni.⁴²

A Fővárosi Tanács által elfogadott 1987-es távlati fejlesztési terv kimondta, hogy a DBR-vonalat megépítik. Első szakasza a Bocskai út és a Baross tér között fog megnyílni. A metrótól a városszerkezet és a közlekedési hálózat további csomópontokra szerveződését várták, és kijelentették: az ezredforduló után a metró mindkét irányba továbbépíthető, bár a dél-budai vonal meghosszabbítását alaposan megvizsgálják, és mérlegelik a lehetőségeket. A kelet–nyugati vonal kőbányai kiágazásának megépítését szintén 2000 utánra időzítette a főváros. Ugyanakkor a metróprojektek körül érezhetően megnőtt a feszültség. A tanács tájékoztatása szerint az észak–déli vonalon meglehetősen lelassult az építkezés. Jelzésértékű gesztus volt továbbá, hogy Újpesten a metró már elkészült felszíni pályáját 1986-ban bekötötték a villamos-

⁴² BFL XXIII.102.a FT VB. 1987. X. 7. 2/A-B Napirendi pont. 126–193/488–489.

hálózatba, természetesen „ideiglenes” jelleggel. Erre azért volt szükség, mert bár az ígérek szerint a gyorsvasút 1990-re eléri az újpesti Bajcsy-Zsilinszky utat, de a beruházás folytatása meglehetősen kérdéses volt. Érdekesen alakult az 5-ös vonalként emlegetett harántoló metró sorsa is, amelynek a Pomázi úttól a Baross téren keresztül Budafokig kellett volna futnia. A ráckevei és a csepeli HÉV elmaradt fejlesztését, a budapesti végállomások rendezését és a vonalhosszabbítást a Fővárosi Tanács az 5-ös metró beruházásához kötötte. A pénzügyi nehézségek miatt azonban a városvezetés nem vállalta a felelősséget egy olyan projektért, amelyet a forgalmi szempontok is egyre kevésbé indokoltak. Ugyanis a villamosfejlesztés zászlóshajója, a Hungária körúton dél-délnyugat felé terjeszkedő gyorsvillamos vonalvezetése némi túlzással lefedte az 5-ös vonalét, így a tanács szerint a metró megépítésének vizsgálatára inkább akkor kellene sort keríteni, amikor az 1-es villamos teljes hosszán már megindult a közlekedés. A HÉV-vonalakat illetően az 1987-es fejlesztési anyag nem szolgáltat túl sok újdonsággal; a BKV elővárosi vasútjának szerepét elsősorban az addigi fejlesztési tervek által többnyire mellőzött dél-pesti városrészben kívánták erősíteni. Pesterzsébet vonatkozásában ismét elhangzott az a kíváncsi, hogy a kerület centrumát mindenképpen be kell vonni a gyorsközlekedési hálózatba – akár a városközponttól távol eső és a Soroksári út által térben „leválasztott” elővárosi vasút vonalkorrekciójával, akár egy másik, nagy kapacitású üzemmel. A szomszédos csepeli vonalat „metrósítani” akarták szintbeli belépést garantáló magas peronokkal és új járművekkel. A többi HÉV-vonalat is átépítették volna, amihez a szentendrei vonal szolgáltatott mintát. Figyelemre méltó, hogy ezzel együtt a teherforgalmat továbbra is fenntartották volna a BKV elővárosi vasútvonalain, teherforgalmi csomópontok létesítésével és az áruforgalom időbeli elkülönítésével. A tehervonatok közlekedése addig mindenesetre biztosítottnak látszott, amíg kapacitásigénye nem akadályozta a személyforgalmat. Gyorsvasúti fejlesztésként volt értelmezhető még néhány kedvezőtlen adottságú csomópont fejlesztése, átépítése (Moszkva tér, Móricz Zsigmond körtér), de a munkálatok megkezdését ebben az esetben is 2000 utánra ütemezték.

A beruházások csúsztak, s a gazdasági krízishelyzetben a korábbinál jobban felértékelődtek a hagyományos városi közlekedési üzemek fejlesztésével kialakítható gyorsközlekedési lehetőségek. Vizsgálták többek között a gyorsvillamos jellegű üzemelést, amellyel a Hungária körúton már kedvező tapasztalatokat szereztek. Felmerült, hogy a Ferihegyi reptérre tervezett metró helyett villamosüzem szolgálja ki a légikikötőt, villamos váltsa ki a DBR-vonal Bosnyák tér–Újpalota szakaszát, illetve, hogy gyorsvillamos kösse össze Rákospalotát a főváros központi területeivel. Még nagyobb szerepet szántak az autóbuzsós üzemágnak, ahol a legolcsóbban és a legrugalmasabban lehetett a meglévő hálózathoz nyúlni. Bár a hálózati fejlesztéseket alapjában még a hagyományos paradigma alapján határozták meg (gyorsvasúti ráhordó szerep), egyre nagyobb szerepet kapott a „saját jogon” megszervezendő

hálózatfejlesztés. Kiemelt szerepük lehetett ebben az expresszvonalaknak, amelyek a városvezetés szerint a „metróval közel egyenértékűek”, sőt felmerült zárt pályás autóbuzsóvonalak építése is. A tanács feladta a gyorsvasúti összeköttetéssel nem rendelkező városrészeket: kijelentette, hogy ott, ahol a minőségi eljutást nem szavatolja metró vagy HÉV, ilyeneket nem építenek, helyettük sűrűn közlekedő expressz autóbuzsókkal kell a kiszolgálást megoldani, hiszen egy jól szervezett gyorsjáratú autóbuzsóvonal kapacitása megközelíti a metróét. Ambivalens eredményeket tudott felmutatni a főváros a MÁV-val vívott küzdelemben is. Kimaradtak a fejlesztési tervekől az S-Bahn jellegű viszonylatok, mi több, a vasúttársaság hálózatracionálizálást végzett, s megszüntette Rákospalotát és Rákospalota–Újtelep vasúti személyforgalmát. Ezenfelül a MÁV távlati terveiben szerepelt Vízafogó, Ferencváros nyugati gurító, Duna-part teherpályaudvar, valamint Józsefváros teljes forgalmának felszámolása (ezeknek egyébként – leszámítva a kedvezőtlen tömegközlekedési adottságú Józsefvárost – nem volt utasforgalmi jelentőségük). A komolyabb teherforgalmat lebonyolító budapesti infrastruktúra redukálását az tette lehetővé, hogy a vasútpálya-kapacitás fejlesztése ekkoriban a várost elkerülő irányokat célozta meg: folyamatban volt a Vác–Aszód vonal villamosítása, illetve Dunaföldváron egy önálló vasúti híd építése is szóba került. E hálózati fejlesztések révén a fővárosban belül nagyobb mértékű pályakapacitás vált volna szabadabbá, ami végső soron a tanács kívánalmaival is egybevágt.

A főváros által folyamatosan szorgalmazott elővárosi motorvonatos üzem járműveként 1987 végére elkészült egy új sorozat prototípusa, amely korszerű műszaki megoldásai mellett figyelmen kívül hagyta a városvezetés korábbi kívánalmait. A MÁV-nál *BDVmot* sorozatjelöléssel állagba vett motorvonatok, külső megjelenésüket tekintve, inkább voltak rokoníthatók a vasút hagyományos személyszállító járműveivel, mint az etalonként sokszor emlegetett, a HÉV-eken közlekedő szerelvényekkel. Műszakilag korszerűbb, rugalmas, jobban gyorsuló eszközök voltak, a nagyvasúti járművek szerkesztési elveit követték.⁴³ A DBR-metó születése körüli viták és tervváltozatok alapján valószínűsíthetjük, hogy a 4-es metró jelenlegi vonalvezetésével kapcsolatban állandósult problémák elsősorban azzal magyarázhatók, hogy a jelenlegi nyomvonal a Budafok–Baross tér gyorsvasút belvárosi, valamint a csupán a távlati elképzelésekben szereplő 5-ös metró kelenföldi szakaszainak összevonásával keletkezett, ráadásul a mindenkori politika szándékainak megfelelően még ezen is újabb változtatásokat hajtottak végre. Jó példa erre a Kosztolányi Dezső téri megálló áthelyezése, amire nem sokkal az 1998-as választások előtt került sor. Az önkormányzati törvény jóvoltából a XI. kerület is érvényesíteni tudta akaratát,

⁴³ BFL XXIII.101. A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest és agglomerációs kapcsolatainak távlati közlekedésfejlesztési terve. 1987. X. 27.

ugyanis a főpolgármester elutasító válaszára a helyi képviselők egyből visszavonták volna az építési engedélyt.

A kormány 1988 februárjában kiadott egy hivatalos kommunikét, mely szerint a nyolcadik ötéves tervidőszak elején kezdhetik építeni a Dél-Buda–Rákospalota metróvonalat, és elkészül az észak–déli vonal káposztásmegyeri szakasza; az ígéretek között szerepelt a régóta hiányolt repülőtéri szárnyvonal kiépítése a Határ úti megállótól Ferihegy irányába, de utaltak a Pomázi út–Budafok útvonalra tervezett 5-ös metróra is.⁴⁴ A déli városrész közlekedési szempontból áldatlan állapotot folyamatosan napirenden tartotta a DBR-metró ügyét és a dél-budai kiszolgálás kérdését. A megoldást sürgette a városrészben megvalósuló tömeges lakásépítés: egy ideje állt már a Kelenföldi és az Őrmezői lakótelep, lakások épültek Budafokon, Gazdagréten pedig javában folyt a munka. A tömeges lakásépítések indulásával nagyjából egy időben a döntéshozók a térségben közlekedési szempontból tettek egy „hátraarcot”: megszüntették a budafoki HÉV-et és a 43-as villamost, s ezzel komoly fejlesztési potenciáltól fosztották meg Dél-Budát. A „villamospótló” 3-as autóbusz elméletileg ugyan teljesítette feladatát, csúcsidőben azonban rendszerint a közúti dugók foglya lett. Égető szükség lett volna egy új dunai átkelőre is. Épp ezért Buda déli részén nagyon várták a metró, ugyanakkor a végpont kérdésében még mindig akadtak viták. A metró vonalvezetése a Bocskai útig eldöntött volt, a továbbépítést tekintve viszont több lehetőség is felmerült. Üzemi szempontból a budafoki irány lett volna a legkedvezőbb, járműtelepnek ugyanis itt tudtak volna megnyugtatóan helyet adni; azt azonban, hogy a metrót idáig megépítik, anyagi szempontból komolyan meg kellett fontolni. 1988-ban a *Budapest* folyóiratban megjelent egy cikk, amelynek írója jogosan fejezte ki értetlenségét amiatt, hogy a tervezett metróval többnyire párhuzamosan haladó pécsi és székesfehérvári vasútvonal közös, háromvágányos pályáján miért nincs gyorsvasúti jellegű közlekedés. A szerző, *Lelkes Mihály* megemlíti: tudomására jutott egy „MÁV-tervpályázat”, amely Érd és Budapest között kívánt volna megvalósítani egy nyugati mintájú S-Bahn jellegű kiszolgálást. Információi szerint a MÁV a vonalas üzem hálózattá fejlesztését sem zárta ki. Lelkes felhívta a figyelmet arra, hogy a nagy lakótelep mellett haladó, ám ilyen szempontból kihasználatlan vasútvonalon közlekedő szerelvényekkel akár Újpestre is gond nélkül el lehetne jutni. A metró Kelenföldi pályaudvarra helyezett végállomásával még az a probléma is adódott, hogy ott egyelőre nem volt szabad hely a járműtelepnek. Egy másik elképzelés szerint a DBR nyugati végpontja Budaörsön lett volna, amely aztán fizikailag beleolvadt volna a fővárosba, ugyanakkor Érdhez hasonlóan itt is épültek lakótelepek.

Dél-Buda közlekedési problémáinak megoldását nemcsak vasúti-gyorsvasúti fejlesztésekkel, hanem közúti beruházásokkal is segíteni kellett. A Petőfi híd elké-

pesztő terhelése a Lágymányosi híd, majd a Hungária körút folytatásaként a Kelenföld–Ferencváros vasútvonal töltéséhez simuló, az M7-es bevezető szakaszához csatlakozó gyorsforgalmi út mielőbbi megépítésével, illetve az M0-s déli karéjának befejezésével lett volna feloldható. Továbbá szükség lett volna egy Csepelt és Albertfalvát összekötő hídra, amelynek kérdése soha el nem avuló aktualitásként bukkant fel újra és újra.⁴⁵ 1988-ban már folyamatban volt a Budapest–Bécs világkiállítás helyszíneinek kiválasztása; itt természetesen elsődleges szempont volt a jó tömegközlekedés. Szóba jött Aquincum, Káposztásmegyer – ahová még csak papíron jutott el a metró –, valamint a kőbányai Vásárváros helyszíne, melynek gyorsvasúti kiszolgálása szintén megoldatlan volt. A Budapest–Cegléd és a Budapest–Hatvan vasútvonalak ölelésében, a „királyvágány” térszomszédságában elhelyezkedő terület kiszolgálását a kiváló adottságok ellenére mégsem akarták a MÁV-ra bízni; ehelyett a Vásárváros északkeleti irányú expanziójával, valamint a kelet–nyugati metró szárnyvonalával kívánták kiszolgáltatni a majdani expót. Ezenfelül szóba jött még a csepeli Kavicsos-tó környéke is, ehhez azonban a HÉV vonalait mindkét irányban meg kellett volna hosszabbítani.⁴⁶

Néhány hónap múlva államközi szinten felmerült, hogy a DBR első szakaszát (Bocskai út–Baross tér) – a külkereskedelmi relációban összegyűlt több mint egymilliárd rubeles adósság fejében – szovjet közreműködéssel építsék meg. Így elvi lehetőség mutatkozott arra, hogy a Kálvin térig tartó szakasz már két évvel az 1997-ben esedékes üzembe helyezés előtt kész legyen. A szakértők ugyanakkor folyamatosan vizsgálták az észak–déli vonal továbbépítését, a tervbe vett Budapest–Bécs világkiállítás Gazdagréti helyszínváltozatának közlekedési igényeit, a városközpontban jelentkező feszültségek oldásának lehetőségét. Ezek a problémák, valamint a potenciális szovjet részvétel szükségképp a DBR előbbre sorolását diktálták. A második fázis a világkiállítási helyszíneken túl a Kelenföldi pályaudvar, az Őrmezői és a Gazdagréti lakótelep kiszolgálására lett volna hivatott, miközben itt helyezték volna el az önálló járműtelepet is. A harmadik, a Baross tér–Bosnyák tér szakasz mellett ugyancsak nyomós érvek szóltak: a túlterhelt Thököly úton állandósultak a torlódások, az eljutási idők rendkívül kedvezőtlenek, ráadásul a hálózat szerkezete folytán a felszíni tömegközlekedés és a közúti forgalom az időről időre jelentkező zavarokra igencsak érzékeny.

A metróépítésben való együttműködés lehetséges formáinak megvitatása három változatra terjedt ki. Az első változat a tervezési-építési munkálatok során irányzott elő műszaki kooperációt, amelynek keretében a szovjet fél építőipari gépeket, szerkezeteket, berendezéseket és építőanyagokat szállított volna, miköz-

⁴⁵ Lelkes Mihály: Délen a helyzet változatlan? Közlekedésfejlesztés Dél-Budapesten. *Budapest*, 1988/4. 5–8.

⁴⁶ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Tájékoztató a Budapest–Bécs szakvilágkiállítás helyszíneire vonatkozó javaslatokról. 1988. VII. 8.

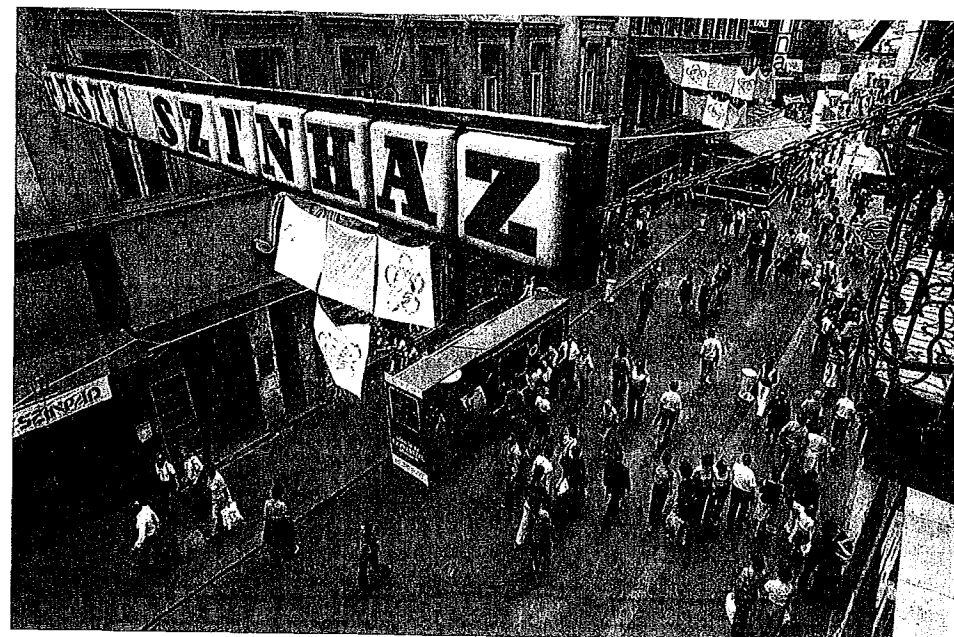
⁴⁴ *Magyar Hírlap*, 1988. II. 10.

ben a projekthez szakértőket delegál. A második elképzelés vállalkozási feltételeken nyugodott, amelynek értelmében a szovjet fél saját erővel végezte volna el a metró vonalalagútjainak és állomásainak tervezési és építési munkáit; ám ezzel párhuzamosan arról is szó volt, hogy az építési-szerelési feladatokat fővállalkozási konstrukcióban („kulcsátadásra”) végeznék. A magyar és a szovjet szakértők egyaránt úgy vélték, hogy a második ötlet – a szerkezetkész átadás – látszik a legmegfelelőbbnek; míg orosz részről úgy látták, hogy emellett az első ötletben is van fantázia. A szovjet fél nagyvonalúságától és kompromisszumkészségétől függetlenül a Végrehajtó Bizottságban megoszlottak a vélemények. *Gérnyi Kálmán* tanácsstag hangsúlyozta, hogy a káposztásmegyeri városrészben számításba kell venni a lakosság elégedetlenségét, *dr. Bielek József*, a Fővárosi Tanács elnöke azt szorgalmazta, mutassák be az Országos Tervhivatalnak a lakótelep tömegközlekedési viszonyait. *Katona András*, a Közlekedési Minisztérium tanácsosa szerint mielőbb tisztázni kell a szovjet fél kapacitásának nagyságát, mert enélkül nem lehet konkrét javaslatot elkészíteni. *Iványi Pál*, a Fővárosi Tanács elnöke végül úgy nyilatkozott: meg kell jelölni azt a lakásmennyiséget, amelynél a lakosságot még metró igénybevétele nélkül utaztatni lehet; majd hozzátette, hogy a DBR kapcsán mielőbb le kell folytatni a tárcaközi egyeztetéseket. A VB ezek figyelembevételével az indítványt elfogadta.⁴⁷

1989 decemberében a városvezetés már megváltozott politikai légkörben tekintette át a budapesti metróberuházások helyzetét. Egy decemberi kormányhatározat garantálta ugyan, hogy a 3-as metró a következő év végére eléri Újpest központját, de egyben az is nyilvánosságra került, hogy a Káposztásmegyerig történő kivezetés már nem szerepel a napirenden;⁴⁸ ez azt is jelentette, hogy a tárgyalt szakaszon előkészítő és építési munkálatokat nem végezhetnek. Ugyanakkor a Fővárosi Tanács úgy vélte, hogy a metrót mindenképpen jó lenne meghosszabbítani a Szilas-patakig. A DBR-vonalat illetően csupán újabb csúszásokról tudtak beszámolni. Bár az ÁTB 5033/1985. sz. határozata kimondta, hogy a vonal beruházási javaslatát 1987-ig az ÁTB elé kell terjeszteni, ez nem történt meg, pedig az anyagok készen álltak. Eldőlni látszott ugyanakkor a budai meghosszabbítás vitája, Gazdagrét „győzelmével”. A tanács emellett felkarolta a korábbi elképzelést, és támogatta a Duna alatt megvalósuló közös, Gellért tér–Fővám tér állomás tervét. A pesti oldalon futó vonalvezetést viszont revízió alá kívánta venni. Ebben az esetben az olcsóbban megépíthető józsefvárosi irány erzsébetvárosi helyettesítését kellett volna újra felülvizsgálni. Komoly fejtörést okozott a finanszírozás kérdése; a városvezetés a Közlekedési, Hírközlési

⁴⁷ BFL XXIII.102.a FT VB 1988. IX. 26. 3. Napirendi pont. 112–148/202–203.

⁴⁸ *Esti Hírlap*, 1989. XII. 12.



56. kép. A gyalogosforgalomnak megnyitott Váci utca 1978-ban

és Építésügyi Minisztériummal (KÖHÉM) együtt 1986 óta folyamatosan kutatta az alternatív lehetőségeket. Három fő irányvonal kristályosodott ki: vagy hazai beruházásként, vagy szovjet kivitelezésben, vagy vállalkozásszerűen végzett, egyéb külföldi ország által finanszírozott formában épült volna meg a metró. A harmadik lehetőség a francia Matra Transport szándéknyilatkozatát követően merült fel a budapesti városatyákban. A francia vállalat ajánlatában egy, a megszokottól eltérő, gumikerekeken futó, VAL-rendszerű metró megépítése szerepelt. Ez felvetette azt a problémát, hogy a magasabb műszaki színvonalú VAL-metrót hogyan illeszthetik be a hagyományos budapesti rendszerbe. A Fővárosi Tanács ebben természetesen nem talált kivetnivalót; megemlítette, hogy a XIX. századi iskola alapján épült MILLFAV-ot is sikeresen integrálták a budapesti metró szervezetébe. Különösen kecsesítő volt a franciák által ajánlott pénzügyi konstrukció, amelyben a főváros önrészt akár 9-10%-ra is le lehetett volna szorítani. A Matra mellé bejelentkezett egy osztrák székhelyű nemzetközi cég, az AWG Export-Import is. A magyar önrészből megvalósítandó változatra pedig 1989 augusztusában készült el egy újabb javaslat, amely egy négyállomásos, három kilométer hosszban futó vonal építését tartotta kivitelezhetőnek. A tanács mindenesetre komolyan számolt a metróberuházások folytatásával, már csak azért is, mert az 1995-re tervezett világkiállítás ezt

önmagában is megkövetelte. Az anyagi fedezetről szóló döntést a piackutatás lezárása után, 1990 első negyedévére várta a városvezetés.⁴⁹

Az észak–déli metró Árpád híd–Újpest–Városcsúszpont között szakaszának átadását komoly vita előzte meg, ugyanis még 1990-ben felül akarták vizsgálni a korábbi elképzeléseket. A főváros a felszíni változtatások kapcsán úgy döntött, hogy a 30-as gyorsautóbusz feltárási szerepköre továbbra is megmarad, de a 14-es villamos meghosszabbításával már nem számoltak. A IV. kerületi tanács nem fogadta el a BKV elképzeléseit, viszont saját elgondolása, miszerint a 20-as gyorsautóbusz továbbra is érje el a Keleti pályaudvart, a 12 milliós többletköltségre való tekintettel megvalósíthatatlannak tűnt. Utóbbit azért sem tartotta jónak a főváros, mert a szakértők szerint ez a káposztásmegyeri utasokat kifejezetten a metró elkerülésére ösztönözte volna. A vonalhosszabbítással megtakaríthattak 32 autóbuszt, amelyből 27-et az ellátatlan területek kiszolgálására szántak. A Környezet- és Természetvédelmi Bizottság azonban már így is eltúlzottnak minősítette a felszíni autóbusz-hálózat sűrűségét és az ezzel kapcsolatos felfokozott igényeket.⁵⁰ A napi sajtó ekkor már folyamatosan arról számolt be, hogy Újpest lesz a metróépítés záróakkordja, mivel az eddigi építkezés kizárólag állami pénzből történt, így nagyon valószínűtlen, hogy az újonnan megalakult fővárosi önkormányzat kormányzati részvétel nélkül tovább tudja vinni a programot.⁵¹

Végül 1990. december 13-án átadták a forgalomnak a 3-as metró Árpád híd–Újpest–Városcsúszpont közötti szakaszát. Demszky Gábor, az alig másfél hónappal a ceremónia előtt megválasztott főpolgármester az ünnepségen úgy nyilatkozott, hogy az új önkormányzat terveiben már a DBR élvez prioritást.⁵² A valóságban Demszky először nem nagyon lelkesedett az új metróért, mivel az az SZDSZ és a fővárosi közgyűlésben vele kvázi koalícióban lévő Fidesz által erősen vitatott világkiállítással volt árukapcsolásban. Később ez módosult, mert az SZDSZ sokáig azt remélte, hogy 1994-ben a Fidesszel fog kormányt alakítani, amely 1993 ősze előtt önmagát még liberálisnak tekintette; így, ha el is maradna az expó, a DBR folyamatban lévő építése saját érdemként lett volna feltüntethető. A választás azonban az MSZP győzelmével végződött, így az SZDSZ csak a kisebbik koalíciós partner szerepét játszhatta. Ahogy a bizonytalanul látszó világkiállítást a Horn-kormány lemondta, úgy – az ország 1990-hez képest is jóval súlyosabb pénzügyi helyzetére való tekintettel – a 4-es metró is háttérbe szorult. A főpolgármestert azonban már nem lehetett eltéríteni a beruházástól. Az észszerű alternatíva – az orosz államadósság törlesz-

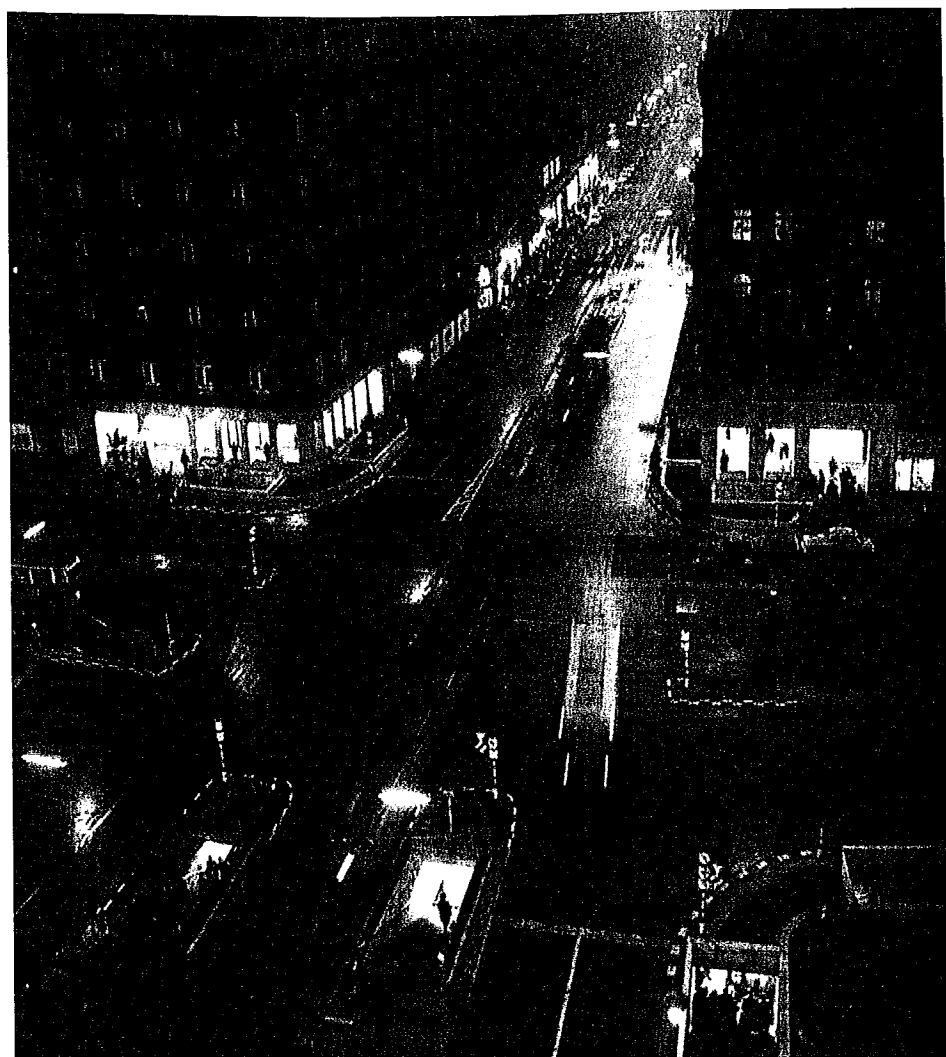
téséhez kapcsolódó építkezés – nem nyerte el az SZDSZ támogatását, mert az elképzelés számukra nem volt igazán piackonform. Az 1997–1998-as megállapodás nem véletlenül sikerült kétértelműre. Az MSZP ugyanis komoly kritikával nézte az SZDSZ hozzáállását, és választási győzelem esetén is inkább türelmet kért volna a budapesti lakosoktól. Orbán Viktor, amikor 1998-ban kormányt alakított, nem tudta bevenni a fővárost, s az előkészítési munkálatokat is leállították. Az utóbbi döntés azért volt hibás, mert további vizsgálatokkal be lehetett volna bizonyítani, hogy a 4-es metró a tervezett formájában túlhaladott, csak úgy lenne versenyképes, ha a közösségi közlekedés felszíni viszonyait tömegesen megszüntetnék vagy a használhatatlanságig kiritkítanák. Ez viszont a Rákóczi úti villamos megszüntetésével elkövetett hiba megismétlését helyezte kilátásba. 2002-ben, a kormányváltás ellenére, nem indult el az építkezés: erre 2006-ig várni kellett. A folyamat a koalíciós torzszalkodások, a költségvetési kiadások befagyasztása, majd a 2008-as világgazdasági recesszió miatt nehezen haladt előre. Ezen a 2010-es újabb kormányváltás sem változtatott. Valószínű, hogy a második Fidesz-kormány egyrészt más célokra fordította az államháztartási forrásokat, másrészt a 2014-es kampányra tervezte az átadást. Sajnos, a 4-es metró az ún. alkotmányos költségek – korrupció, az indokolatlan kerületi kívánságok, a vélt vagy valós sérelmek miatt tiltakozó környezetvédők és társasházak által indított jogi eljárások, a potenciális vagy tényleges bírálók megrendelésekkel való „megszelídítése” – nyomán jelentősen megrágult: az eredeti 180 milliárdból 452 milliárdra nőtt a beruházás költsége. A rendszerváltás utáni világ azonban már egy másik történet.

⁴⁹ BFL XXIII.101. a A Fővárosi Tanács irataiból. Tájékoztató a budapesti metróépítés helyzetéről és a hálózat fejlesztésének aktuális kérdéseiről. 1989. XII. 12.

⁵⁰ BFL XXIII.102. a FT VB 1990. VI. 20. 7. Napirendi pont. 50–66.

⁵¹ *Tőzsde Kurír*, 1990. VII. 19.

⁵² *Magyar Hírlap*, 1990. XII. 13.



57. kép. Az Astoria új aluljárójának kijáratai 1963-ban. Megfigyelhető, hogy a Rákóczi úti villamosmegállóhoz is épültek kijáratok, a bal oldali kijárat befedve a mai napig megvan

AZ ÉLHETŐ VÁROS KÉRDÉSE. PARKOLÁS ÉS FORGALOMCSILLAPÍTÁS

A parkolás problémája nem volt ismeretlen a városvezetés előtt, olyannyira, hogy még a motorizációs robbanás hajnalán, 1963-ban az MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottsága figyelmeztetett: „Már most el kellene kezdeni autó-parkolóhelyek létesítését, mert különben a körmünkre ég a dolog.” Javasolta, hogy olyan épületekkel építsék be a foghíjtelkeket, amelyek nyugati mintára parkolószinteket is tartalmaznak. A VB szerint a problémát úgy lehetne megoldani, hogy a város külsőbb területeire összpontosítják a parkolóhelyeket, és a parkolást megfelelő díj befizetéséhez kötik. Érdekes, hogy a javaslat szerint a parkolásért felelős szervnek vagy vállalatnak a munkatársait mozgáskorlátozott vagy csökkent munkaképességű emberekből kellett volna toborozni, mondván, a több száz új munkahely ezt a gondot is megoldaná.¹

A parkolási gondokra azonban a következő egy-másfél évtizedben nem született átfogó, koncepciózus megoldás. A kérdés a Belváros rendezése kapcsán merült fel később. Itt az észak–déli metró építésével összhangban már az 1970-es évek közepén tervek születtek arra, hogy a „city” egy részét gépjárműforgalomtól mentes gyalogoszónává alakítják át. A világ mértékadó nagyvárosai egyre gyakrabban tettek radikális intézkedéseket a forgalom csillapítására, mindenekelőtt azért, mert a tömegközlekedés, a személygépkocsi-forgalom, a parkolás, a teherszállítás és -rakodás, valamint a gyalogosforgalom folyamatai térben és időben egyszerre jelentkeztek, így sokkal inkább gátolták, mintsem segítették egymást.² A különféle közlekedési funkciók szétválasztása viszont lehetőséget ígért egy embercentrikus, a funkcióját (igazgatás, kereskedelem, szórakozás) jól ellátó főközpont létrehozására, a közlekedés szolgáltatási színvonalának emelésére a tömegközlekedés és a gyalogosforgalom preferálásával, a gépjármű-közlekedés korlátozása útján. Lehetővé vált az áru- és teherszállítási igények differenciált kielégítése, valamint a balesetveszély és a környezeti ártalmak csökkentése.

¹ MNL OL XXXV-1-a-4 MSZMP budapesti VB iratai. 1963. VIII. 12.

² Dr. Nagy Rudolf–dr. Szabó Dezső: I. m. 336–346.

A főváros V. kerülete a József Attila utca és a Kossuth Lajos utca között egyre inkább kereskedelmi-idegenforgalmi jelleget öltött. Az ettől délre eső utcák lakóövezetként szolgáltak. A kerület déli része felsőoktatási intézményeknek is helyet adott, míg az északi szektorban az államigazgatási szervek domináltak. Miután a Belváros területének egyetlen pontja sem esett 300 méternél távolabb tömegközlekedési megállótól, a városvezetés indokoltan látta, hogy a fontosabb gyalogosáramlási irányokban a világ trendjeivel szinkronban újabb gépjárműforgalomtól mentes zónákat alakítsanak ki. Budapest első sétálóutcájához, a Váci utcához kapcsolódott a Felszabadulás tér a maga aluljárórendszerével, valamint a gyalogosoknak átadott Kígyó utca.³ A Közlekedési Főigazgatóság azt javasolta, hogy a közúti fogalmat számúzzék a Haris köz–Pilvax köz–Vitkovics Mihály utca vonalról, a Párizsi utcából (a Váci utca és a Petőfi Sándor utca között), továbbá a Kristóf térről, majd 1977 végéig a Vörösmarty térről is. A passzázsrendszernek szerves részét képezte a kiépítés alatt álló gyalogosutca-hálózat, de ügyeltek rá, hogy a tömeglátogatottságú helyek (a Hotel Intercontinental és a tervezett új szállodák, a Vigadó és az új Nagyáruház), a fontosabb irodaházak és intézmények (Fővárosi és Pest Megyei Tanács, Főposta, OMFB, Eötvös Loránd Tudományegyetem, Állami Fejlesztési Bank és a Vörösmarty téri kulturális irodaház) továbbra is megközelíthetők legyenek gépkocsival. A tervezők itt arra törekedtek, hogy a megmaradó gépjárműforgalom egyirányú legyen, a szegély menti parkolási lehetőségeket minél jobban kihasználják, s a Martinelli téren már meglévő és a tervezett Aranykéz utcai parkolóház jó megközelíthetőségével szaporítani lehessen a parkolóhelyeket. A gyalogosoknak három új létesítmény épült: a Károlyi Mihály utca–Petőfi Sándor utcai gyalogos-aluljáró, amely egyben a metró utaselosztó-csarnokának felszíni kapcsolataként működik; a Veres Pálné utcát és a Párizsi udvart az üzletekkel és a passzázzsal összekötő műtárgy; továbbá a Váci utca gyalogosforgalmát az Erzsébet híd hídfőjében átvezető aluljáró. A Haris köz–Pilvax köz–Vitkovics Mihály utca vonalában kialakítandó második elem a Röser-bazár nevű átjáróház jóvoltából a Tanács körútnál végződött volna, de ugyanígy gyalogosutcának tervezték a Párizsi utcát, amely a nagyáruház megnyitása után, a Városháza belső udvarának felhasználásával, ugyancsak kiterjeszthető volt a Tanács körútig. A Deák téri metróállomás környékének gyalogosforgalmi rendje a Deák Ferenc utca torkolatának lezárásával már átalakult, ennek megfelelően a Sütő utcában megszűnt a parkolás.

A Fővárosi Tanács a gyalogosutcákban az állandó kommunális tevékenységgel és a kereskedelmi egységek ellátásával kapcsolatos célforgalomtól eltekintve megtiltotta a gépjármű-közlekedést, míg a taxik néhány kiemelt célponthoz továbbra is behajthattak. Igaz, az áruszállításokra csak este 21 és délelőtt 11 óra között kerülhetett sor, míg a díszburkolat nélküli köztereken este 21 órától másnap reggel

³ Dr. Nagy Ervin: Új törekvések a belvárosi közlekedés fejlesztésében. *Budapest*, 1974/10. 1–4.



58. kép. Káosz a Felszabadulás téren (Ferenciek tere) 1975-ben, az észak–déli metró állomásának építése alatt

8 óráig maradt engedélyezett a parkolás. A hosszú ideig tartó várakozásra a Duna alsó rakpartját jelölték ki; a Fővárosi Garázsipari Vállalatnál ellenőrző egység alakult, amely a rendőrséggel együttműködve járt el a szabálytalankodókkal szemben. Végül, de nem utolsósorban a rendezési terv a parkosítást, illetve a zöldterületek növekedését is kilátásba helyezte.⁴

A Fővárosi Tanács Végrehajtó Bizottsága megtárgyalta a terveket. Szépvölgyi Zoltán nem helyezte el, hogy a Városházát megnyissák a közlekedésnek. Nagy Rudolf azonban rámutatott: a városházi passzázs kizárólag opció, amely akkor lesz aktuális, ha a túloldalon megépül a nagyáruház. A főigazgató egyben kijelentette, hogy amennyiben a VB mégis ellene foglal állást, azt a hivatal sem fogja erőltetni. Molnár Endre kétségeit fejezte ki azzal kapcsolatban, hogy a járműforgalmat még nagyobb mértékben kitiltsák, mondván, hogy a jelenlegi is túlságosan vérmes elképzelés. Nagy elismerte: arról nem lehet szó, hogy az egész Belvárosból kitiltsák a forgalmat, mivel az észak–déli és a kelet–nyugati főirányra szükség van, hiszen a körzet hídjai nélkülözhetetlenek.⁵

⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. IX. 1. 6. Napirendi pont. 160–170.

⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1976. IX. 1. 6. Szó szerinti jegyzőkönyv. 344–355.

A kérdés természetesen a közbeszédnek is része lett, mivel a motorizációs robbanással a budapesti utakon megjelenő autóáradat felszínre hozott számos városrendezési kérdést is. Világos volt, hogy Budapest belvárosának adottságai nem felelnek meg a gépjárműforgalomnak: a sűrűn beépített utcákon megrekedt a kipufogógáz, a padkára felparkoló autók elzárták a járdát, ezzel balesetveszélyes szituációba kényszerítve a gyalogosokat; más esetben viszont az úttestet foglalták el, megnehezítve az autóbusz-közlekedést. A problémákat egyesek a forgalom drasztikus csökkentésével vélték megoldani: némely elképzelés szerint a Hungária körúton belül fekvő területek autómentes zónák lennének, s ezzel párhuzamosan a körúton parkológarázsok és parkolóházak egész sorát építenék fel. Ehhez természetesen jelentős gyorsvasúti-tömegközlekedési fejlesztéseknek kellett volna társulniuk. Volt olyan vélemény is, hogy a kiterjedt autómentes övezeten belül taxik és iránytaxik serege szolgálja ki a közlekedési igényeket. A sajtóban felmerülő megoldások természetesen elképzelhetetlenek voltak a városvezetés szemében, melynek tagjai az V. kerületben bevezetett részleges forgalomcsillapítást is radikálisnak minősítették.⁶

A problémakörrel foglalkoztak a korszak hosszú távú fejlesztési terveiben. 1979-ben a tanács által elfogadott tervszerint a parkolási rendszer fejlesztése komoly feladat. A koncepció nagy befogadóképességű P+R parkolókomplexumok építését irányozta elő a gyorsvasúti hálózat állomásain, ezt azonban a fővárosi lakosság vegyes érzelmekkel fogadta. 1976-ban az első ilyen parkoló átadását teljes érdektelenség, mi több, ellenállás övezte, ugyanakkor a hetvenes-nyolcvanas évek fordulójától az üzemanyagárak drágulásával egyre népszerűbb lett az autó-tömegközlekedés kombinált rendszere, olyannyira, hogy telepítésüket már nemcsak metró-, hanem villamos- vagy expresszbuszviszonylatok mellé is tervezték.⁷ Folytatni kívánták a Belvárosban megkezdett parkolóház-építési programot is. A belvárosi részekben emellett fontos volt a gyalogosforgalom fejlesztése. Egyfelől esztétikus városi tereket akartak, különleges megvilágítású gyalogosátkelőkkel. Másfelől a metróállomások és a közlekedési csomópontok környékével is foglalkozni kellett, ahol elsődleges cél a biztonságos átkelés volt, külön szinten. Az élhető város megteremtését célozta meg a fejlesztési terv azzal, hogy megvizsgálták a környezetvédelmi kérdéseket. A jövőben elméletileg minden közlekedési beruházást úgy kellett megtervezni, hogy tanulmányozzák az adott projekt környezetvédelmi hatásait, és kiküszöbölik az ártalmakat. Ennek során elsősorban a zajszennyezés, illetve a légszennyezés csökkentésére kellett odafigyelni. Ezt szolgálta az a szándék is, hogy a tömegközlekedésen belül az elektromos üzemű járműveket preferálták (persze energiapolitikai megfontolásból is).⁸

⁶ Rádi Péter: Autók vagy emberek? *Budapest*, 1979/3. 31–33.

⁷ Kovács Zoltán: Hajrá biciklisták! *Budapest*, 1984/1. 18–19.

⁸ BFL XXIII.101. a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest nagytávú közlekedésfejlesztési koncepciója. 1979. III. 17.

Mint tudjuk, a motorizáció együtt jár a balesetek számának ugrásszerű növekedésével. Egy 1973-as jelentés (*Tájékoztató jelentés a közúti közlekedési balesetek alakulásáról, 1961–1972*) az egyes európai országok baleseti statisztikáit hasonlította össze, megvizsgálva az adott, autóval megtett kilométerekre (egységesen 10 000 000 km) jutó baleseteket és sérüléseket. Eszerint az erősen motorizált Egyesült Királyságban 11,7 volt ez az érték, de az összes feltüntetett nyugati országban viszonylag alacsonyan mozogtak a számok (például Hollandiában 9,6). Még a legrosszabb baleseti statisztikájú Ausztriában is csak 17,6 baleset jutott tízmillió, autóval megtett kilométerre. A motorizációban lemaradt Magyarországon ez az érték 18,6-ot ért el. A keleti blokkba tartozó országok közül még így is Magyarországnak voltak a legjobb mutatói, a leginkább balesetveszélyes ország pedig Jugoszlávia lett a maga 26,5-ös értékével.⁹

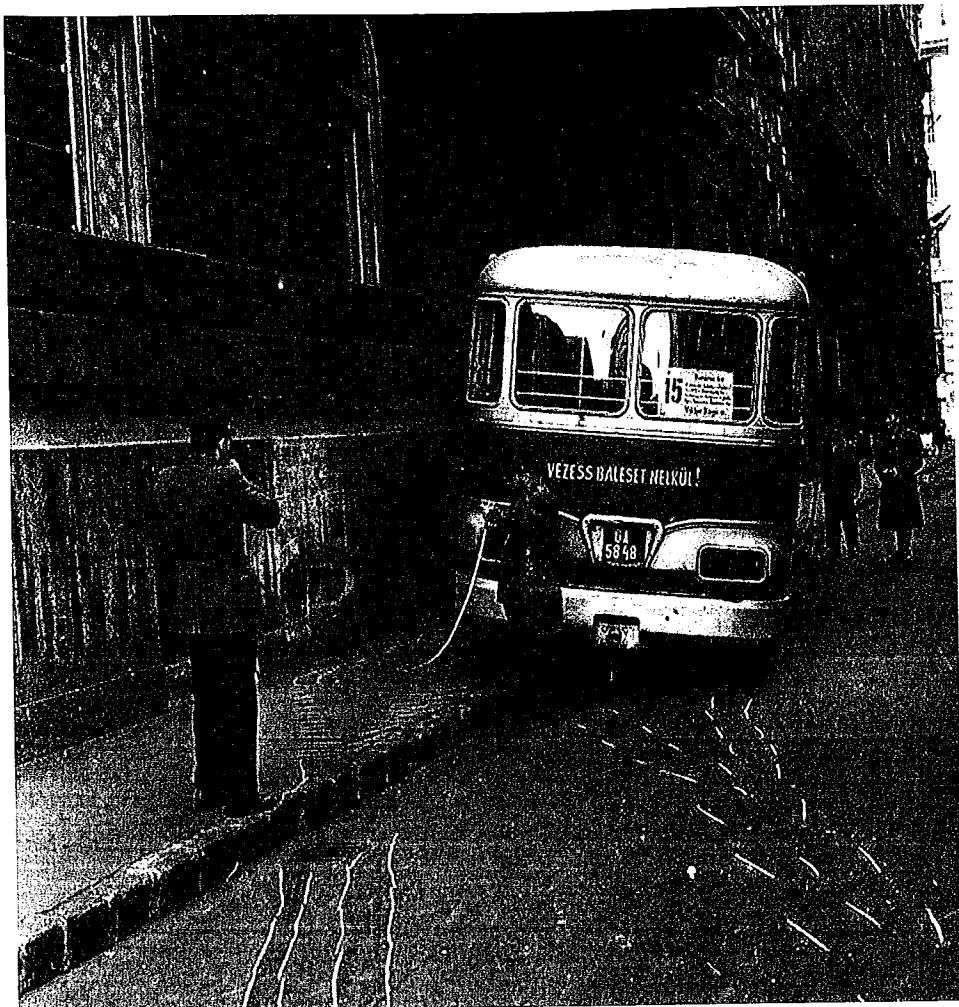
A balesetek okai között a burkolati jelek és a jelzőtáblák figyelmen kívül hagyását előidéző „intellektuális tunyaság” mellett számos más tényező is szerepet játszott. Néhány helyen a jelzőlámpákat éjjelre teljesen lekapcsolták, még a sárgán villogó fény sem figyelmeztetett fokozottabb óvatosságra. A magyar, de különösen a budapesti gépjárművezetők körében ritkán lehetett előzékeny magatartást tapasztalni, inkább az „agresszív vezetés” uralkodott el, és számos balesetet okozott.¹⁰ 1968 októberének végén a Közlekedéstudományi Egyesület és a Fővárosi Közúti Baleset-elhárítási Tanács, ismert hazai és külföldi szakemberek részvételével, nagyszabású tanácskozást tartott. Ezen a Közlekedési Szimpóziumon többek között megvizsgálták a forgalom résztvevőinek magatartását, és három típusba sorolták őket: a „jól közlekedők”, az agresszív, erőszakos jelleműek, és – politikailag nagyon nem korrekt kifejezéssel! – a „közlekedésre alkalmatlanok” (gyermekek, idősök) csoportjába. (Az utóbbiakat inkább „a közlekedés nem feltétlenül tudatos résztvevőinek” lehetne nevezni.) Megállapították, hogy a második csoporthoz tartozók okozzák fajlagosan a legtöbb balesetet, amit pszichológiai vizsgálatok is alátámasztanak: a vétkeseknél több esetben tapasztalták a szociális alkalmazkodás hiányát, a csökkent ítéletképességet, valamint neurotikus állapotot.¹¹ Az alkohollal kapcsolatos problémák szintén igen súlyosak voltak, egyebek között bizonyos mentalitásbeli jellegzetességek folytán. Szokás volt például (különösen vidéken), hogy a gépkocsivezetők a műszakot egy-két pohár pálinkával kezdték, így vágtak neki a hosszú útnak – például Budapestre. A vidéki sofőrök nem mindig ismerték a város közlekedését, tapasztalatlanságukkal számos esetben okoztak balesetet. A szerencsétlenségek áldozatai jobbra a gyalog közlekedők lettek, köztük is az esetleg már nem megfelelő érzékszervekkel rendelkező idősebb korúak.¹²

⁹ Péteri György: Streetcars of desire: cars and automobilism in communist Hungary. *Social History*, 2009/1.

¹⁰ Halász Zoltán: Veszélyes város? *Budapest*, 1968/1. 24.

¹¹ Balogh László: Közlekedési szimpózium. *Budapest*, 1968/11.

¹² Péteri György: I. m.



59. kép. A „Vezess baleset nélkül!” felirat nem segített.
Ikarus 620 balesete a Belvárosban, 1965

A baleseti körkép nem sokat változott a hetvenes–nyolcvanas évek fordulójára sem, ami komoly kihívás elé állította a közlekedési szakembereket. Észrevehető mentalitásbeli változás igen lassan állt be: a biztonsági övek használatát a többség továbbra is mellőzte, sőt az ittas vezetés is tovább élő „népi hagyomány” maradt. A nagyobb veszélynek kitett tömegközlekedők, gyalogosok körében is megfigyelhető volt a hanyagság. Sokan leugráltak a nyitott peronos villamosokról vagy a nyitott ajtóval közlekedő buszokról, de az útesteken is sokszor önkényesen, kellő körültekintés nélkül keltek át. Akadtak pozitív fejlemények is: bár Budapesten egyre több

volt a gépkocsi, a balesetek száma hullámzó, illetve enyhén csökkenő tendenciát mutatott.¹³ Ez nem kis részben azzal magyarázható, hogy a tömegközlekedésben elterjedt a metróüzem munkakultúrája. Az autóbusz- és villamosvezetőknek megtiltották, hogy nyitott ajtóval induljanak el, egyre szigorúbban vették a sebességhatárokat betartását stb.

1980-ban a távlati fejlesztési koncepcióban a szakemberek nem győzték hangsúlyozni: elfogadhatatlan, hogy a belső városrészekben 450 000 m² raktárterületet tartanak fenn; már csak a nehéz tehergépkocsik forgalmának korlátozása végett is ki kell telepíteni a raktárakat a budaörsi és a rákospalotai bázisokra.¹⁴ Úgy látták, hogy a parkolási gondokat csak oly módon lehet mérsékelni, ha a Belvárosban, illetve a Nagykörúton belül, valamint a városrész- és kerületi központokban kétszintes „parkolólemezeket” telepítenek, és tervciklusonként minimum egy parkolóházat építenek. Miközben 16 000 férőhelyre díjfizetést irányoztak elő, a gyorsvasúti hálózat teljes megvalósulása idején 25 nagy P+R létesítménnyel (összesen 10 000–12 000 parkolóhely) számoltak. Bár a nyolcvanas évek elejére már világossá vált, hogy az autóra épülő városfejlesztés elmélete megdőlt, a további közúti fejlesztésektől ebben a helyzetben sem lehetett eltekinteni.¹⁵ Ezt az elméletet a *Budapest* folyóirat hasábjain lehetett olvasni 1981 júliusában. Ebből aztán az év folyamán kisebb publicisztikai vita kerekedett, mivel Lukács András, az 1990-es években rendkívül aktív Levegő Munkacsoport későbbi vezetője kijelentette: a nyolcvanas évek elején az ország nemzeti jövedelmének 10%-a a közel egymillió személygépkocsi fenntartására ment el. Ez magában foglalta az üzemanyag-töltő állomások, a javító-műhelyek, garázsok, parkolóhelyek, az új utak, hidak, alul- és felüljárók, valamint az autópályák építését. A problémát Lukács abban látta, hogy az utak áteresztőképessége nem tud lépést tartani a forgalom növekedésével, miközben a túlterhelt úthálózaton lelassult a felszíni tömegközlekedés, így a BKV-nak változatlan kapacitáshoz több járműre volt szüksége. Róma, Párizs vagy London úthálózatán a csúcsgorgalmi időszakban az óránkénti átlagsebesség nem érte el a hat kilométert. A környezeti és épületkárokon túl a korabeli Magyarországon 1600 ember vesztette életét közúti balesetekben, további 25 000 megsérült, amire az Állami Biztosító 830 000 000 forintot fizetett ki kártérítésként. A nagyobb települések környezete annyira megromlott, hogy aki tehette, már a korabeli Magyarországon is a peremvárosokba költözött, s a hétvégi telekre, nyaralóra is megnőtt az igény. A városból való menekülés pedig, azonkívül, hogy újabb költségekkel járt, tovább növelte az autóforgalmat, és szennyezte a környezetet. A cikkíró rendkívül visszásnak nevezte, hogy 1975 és 1980 között a fogyasztói árszínvonal 56%-os emelkedését a gépkocsik

¹³ Csíkhelyi Béla: Közlekedéskultúránk. *Budapest*, 1977/8. 15–17.

¹⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1980. VIII. 27. 1. Napirendi pont. 35–37.

¹⁵ Kovács Zoltán: Utasok és autósok. *Budapest*, 1981/7. 2–4.

ára nem követte, ráadásul a benzin az áremelésektől függetlenül jóval olcsóbb volt Magyarországon, mint Ausztriában vagy Jugoszláviában. Ez utóbbi főleg azért tűnt aggályosnak, mert erősítette az ország importfüggőségét. Arra a kérdésre, hogy ha a személygépkocsi ilyen komoly hátrányokkal jár, az emberek miért vásárolják, Lukács azzal válaszolt, hogy az autó sokak szemében a személyi tulajdon iránti vágy megtestesülését jelenti, másoknak státuszszimbólum, egyben divat, az élet más területén elszenvedett sikertelenség kompenzációja, a szórakozás, a kikapcsolódás, a hobbi eszköze. A gépkocsi az időmegtakarítás, a kényelem és a szabadság illúzióját keltette, de sokak számára egyben munkaeszköz is volt. Mindez Lukács szemében nem indokolta a magánautózás tömegesítését, mivel erre nem lehet közösséget építeni. A részvétel ugyanis magas belépési költséghez kötődik, az anyagi javak mértéken felüli hajszolásához vezet, ugyanakkor a kompenzációs célú felhasználás azon értékeket helyettesíti, amelyeket nehezebb elérni vagy elfogadtatni, mint megvásárolni. A szerző a felsorolt jelenségek egy része ellen harcot hirdetett, más részükről pedig úgy nyilatkozott, hogy össztársadalmi szinten gazdaságosabb a helyi és helyközi tömegközlekedés gyorsabb fejlesztése, valamint a művelődési és szórakozási lehetőségek helybeni megteremtése.

Lukács András az autózásra már az 1980-as évek elején úgy tekintett, mint olyan entitásra, amelyet jobban meg kell adóztatni. Helytelenítette a technikai fejlődés megállíthatatlanságára való hivatkozást, mert a műszaki fejlesztéshez a számítógépesítés fontosabb, mint a motorizáció. A szerző egyben óvott a nyugati példa követésétől, hiszen ott a motorizációs robbanásra drágább tömegközlekedési tarifák és alacsonyabb olajár mellett került sor. Ehelyett azt hangsúlyozta: vonzó alternatívát kell nyújtani, hogy a felszabaduló összegekből a tömegközlekedést, a közoktatást, az egészségügyet lehessen fejleszteni.¹⁶ Fellegi Tamás fél évvel később sok tekintetben megcáfolta Lukács érvrendszerét. Írását azzal indította, hogy ha egy nap a budapesti autótulajdonosok egytől egyig otthon hagynák járműveiket, a tömegközlekedés pilanatokon belül összeomlana. Az autóbuszok és a vasúti szerelvények jóval hosszabb ideig maradnának a megállóban, hogy az előírásokat valamennyire be tudják tartani. Akadna olyan buszvezető, aki direkt úgy állna meg, hogy újabb utas ne tudjon felszállni, ráadásul a diszpécserok egy idő után elkezdenék visszarendelni a csúcsforgalomban közlekedő járműveket, mondván, hogy nélkülük délután és este nem tudják biztosítani a folyamatos üzemet. A munkavállalók többsége nem érkezne meg időben, így a gyárak, a hivatalok csak fél és negyed létszámmal tudnának kezdeni. Másnap csak fokozódna a tumultus, mert sokan előbb indulnának el otthonról, ám több járművezető idegkimerültség miatt orvoshoz menekülne, és gyakoribbá válna a járművek meghibásodása is. Fellegi úgy vélte, hogy Lukács érvelése hemzsegett a

hibáktól, rosszindulatú tévedésektől. Az autózással kapcsolatos beruházások tekintélyes része már kifizetődött, a gépkocsi árban benne volt a forgalmi adó, miközben a csőtörésekhez, épületkárokhoz aanyag kivitelezésén túl az autóbuszok és tehergépkocsik nagyobb mértékben járultak hozzá, mint a jóval kisebb tömegű személygépkocsik. A balesetekért sokszor a közületi gépkocsi vezetője volt a felelős, tehát a kártérítési kötelezettség az államé.¹⁷

A nyolcvanas évek elején az esetleges alternatíva keresése közepette felmerült a kérdés: vajon a kerékpározás milyen mértékben válthatja ki a személygépkocsi-használatot vagy a tömegközlekedést? Ekkor a Fővárosi Tanácsnál úgy látták, hogy a kerékpárutakat csupán a sajtó kívánta, a lakosság nem. Kovács Zoltán, a Közlekedési Főigazgatóság vezetője úgy vélte, ezt alátámasztja az is, hogy a meglévő, kevés, ámde annál rosszabb állapotban levő kerékpárút miatt sem reklamált senki. Szerinte az autósok parkolókat, a gyalogosok helyet követeltek, a tömegközlekedés pedig egyenesen kiváló. Ilyen légkörben felesleges indulatokat váltana ki a lakosságból a kerékpárutak építése. Ráadásul a főváros költségvetésében erre alig maradt forrás, sőt a tapasztalatokból kitűnt, hogy Budapesten nem sokan használták kerékpárt munkába járásra, de még a motorbicikli sem volt annyira népszerű, mint vidéken. A tömegközlekedés színvonala és az eleve adott motorizáció közepette Kovács szerint nem várható a biciklizés tömeges elterjedése, még ha a lakosok 25%-a kerékpár-tulajdonos volt is.¹⁸

Kovács Zoltán az évtized közepére jelentősen árnyalta véleményét. A Budapest folyóiratban publikált cikkében számba vette a fővárosi kerékpár-közlekedés lehetőségeit. Számítások és becslések szerint a fővárosban naponta egy lakosra jutó három utazásból 0,7 történik gyalogosan vagy kerékpárral, ugyanakkor a magyarországi bicikliállomány 1976 és 1980 között 49%-kal nőtt. Kovács kitért arra is, hogy egy ausztriai közlekedési konferencián a nyugati országok figyelmeztették a kelet-európai városok képviselőit, hogy ne akarják makacsul végigjárni azt az utat, amelynek a végén az autózás megfertőzi és élehetlenné teszi a várost. Erre Nyugaton már rádöbrentek. A nyolcvanas évek első felében a nyugat-európai városok közlekedéséből átlagosan 10-15%-ot tett ki a kerékpáros utazások száma. Budapesten 1984-ben összesen tíz kilométer bicikliút és további két kilométer biciklisáv volt, ami csupán 1-2%-a a nyugati arányoknak. Ugyanakkor Kovács továbbra sem látta úgy, hogy a személygépkocsi felváltható lenne a kerékpárral, különösen nem, ha ezt elrendelik. Egyébként a prognózis szerint 1995-re, vagy akár már 1990-re, a budapesti bicikliállomány meghaladhatja a négyszázezres számot. Elképzelései szerint a budapesti bicikliközlekedést két ütemben kell fejleszteni: először meg kell

¹⁶ Lukács András: Táblás ház az utakon. Meddig fokozhatjuk a motorizációt? Budapest, 1981/7. Fórum. 28–31.

¹⁷ Fellegi Tamás: Meddig csökkenthetjük a motorizációt? Budapest, 1981/12. Fórum. 30–31.

¹⁸ Szabó Gábor: Biciklistasors. Budapest, 1982/9. 1–3.

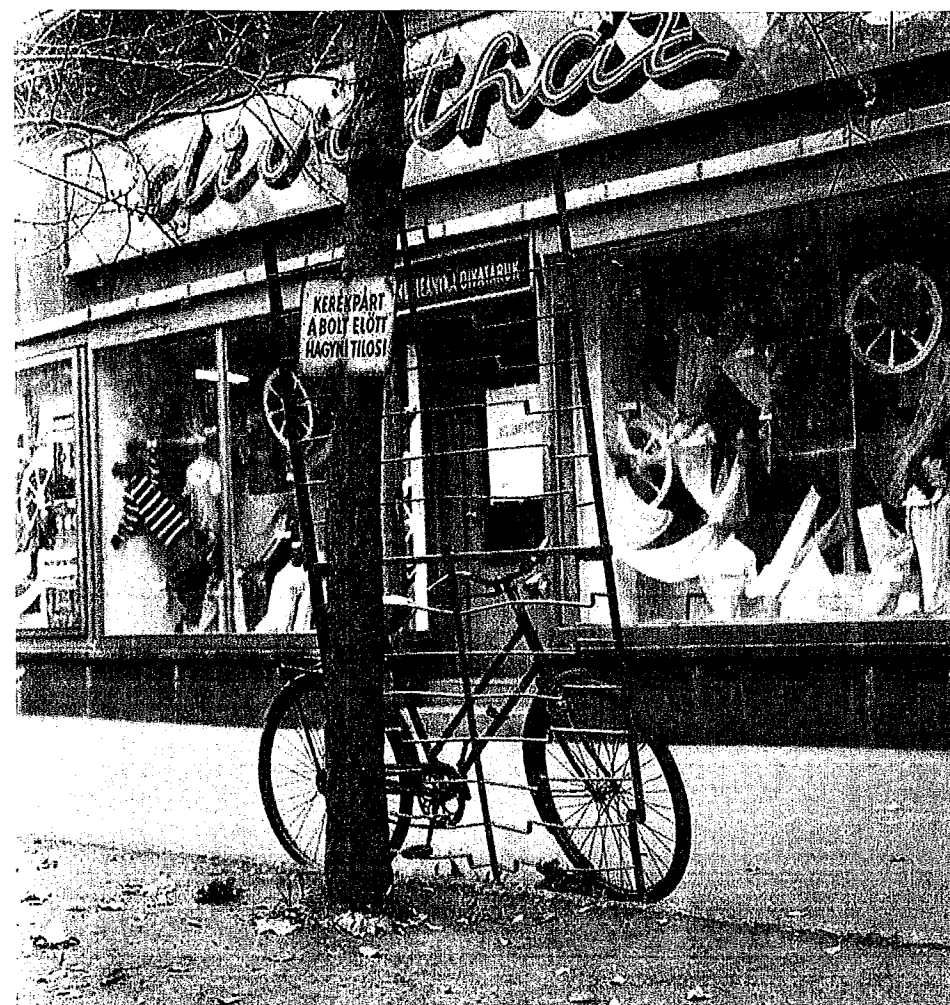
vizsgálni a városon belüli kerékpárbarát részeket, és ezekben meg kell kezdeni a kerékpársávok felfestését. A második ütemben, 1985 és 1995 között, érdemes lenne megvalósítani egy kerékpár-közlekedési programot, melynek középpontjában a bicikli mint szabadidős eszköz áll. Célja, hogy könnyebben, gyorsabban el lehessen érni a város környéki szabadidős és üdülőközpontokat. Kovács elképzeléseiben egy hétvégi, a P+R parkolókból kiinduló „fordított irányú” közlekedés körvonala-zódott. A cikk megjelenése idején már széles körű, a kerékpáros közlekedést népszerűsítő propaganda folyt városszerte, az idegenforgalmi létesítményekre, szállodákra koncentrálna. A forgalmas sugárutakon kijelölték a biciklivel használható párhuzamos, alternatív útvonalakat. Ugyanakkor Kovács hangsúlyozta: a Hungária körúton, de különösen a Nagykörúton belül nem támogatja a kerékpáros közlekedést, mert balesetveszélyes.¹⁹ A Közlekedési Főosztály első emberének tervei mindenesetre felkavarták az addigi koncepciótlanság állóvizét. A nyolcvanas évek közepéig ugyanis a kerékpár-közlekedés fejlesztése, vagy feltételeinek megteremtése, erősen *ad hoc* jelleggel zajlott. A Petőfi hídon a nyolcvanas években végzett felújítás során felszámolták az addig meglévő biciklisávot, míg az Árpád hídon ezzel párhuzamosan új kerékpárutat terveztek. A Békásmegyer–Szentendrei út négysávosításakor szintén megfeledeztek a bicikliút vagy -sáv kijelöléséről, annak ellenére, hogy ebben az irányban komoly szabadidős forgalom zajlott. A nyolcvanas évekig nem voltak túl kedvezőek a biciklivásárlási és -szervizelési lehetőségek sem. Ezért sokan azt javasolták, hogy rendszeresítsék a kerékpárkölcsonzést, akár valamelyik állami vállalat (Posta, MÁV) keretein belül.²⁰ Igaz, a kerékpárosok önfegyelmé sem volt tökéletes, sokszor lehetett extravagáns manővereket is tapasztalni. Kerékpárral ugyanis, a nagyobb menetdinamikára való tekintettel, könnyebbnek tűnt az átkelés egy forgalmas közúton, s ez több fiatal nagyobb kockázat vállalására ösztönzött. Mások ittasan ültek a nyeregbe, mert nem érezték a veszélyt, inkább csak az élt bennük, hogy ezzel nem kockáztatják a járművezetői engedélyüket.²¹

Az „élhető város” megteremtésének kulcsát ekkor még többen inkább a gyalogos-hálózat fejlesztésében látták, különösen, hogy a nyolcvanas évek közepén az volt a hivatalos álláspont, hogy a főváros tömegközlekedése világviszonylatban is kiváló. 1981-ben a Duna-parti szállodasorhoz épített korzó egyöntetű elismerést váltott ki, így nem lehetett kérdés a program folytatása. A következő állomás a Vörösmarty tér lett, amelyet „piazzaszerű”, mediterrán jellegű térré akartak átalakítani. Az ilyen törekvések a központi városmag építészeti értékeinek megmentését is célozták; még az évtizedben megindultak a tömbrehabilitációs programok. A tér felújítása közben

¹⁹ Kovács Zoltán: Hajrá biciklisták! *Budapest*, 1984/1. 18–19.

²⁰ 2014 szeptemberében indult el a MOL Bubi (hivatalos nevén Budapesti Kerékpáros Közösségi Közlekedési Rendszer) Budapest több pontján, 1100 kerékpárral.

²¹ Lázár István: Hat milliméternyi út. *Budapest*, 1984/2. 19.



60. kép. Kerékpárossors, 1970

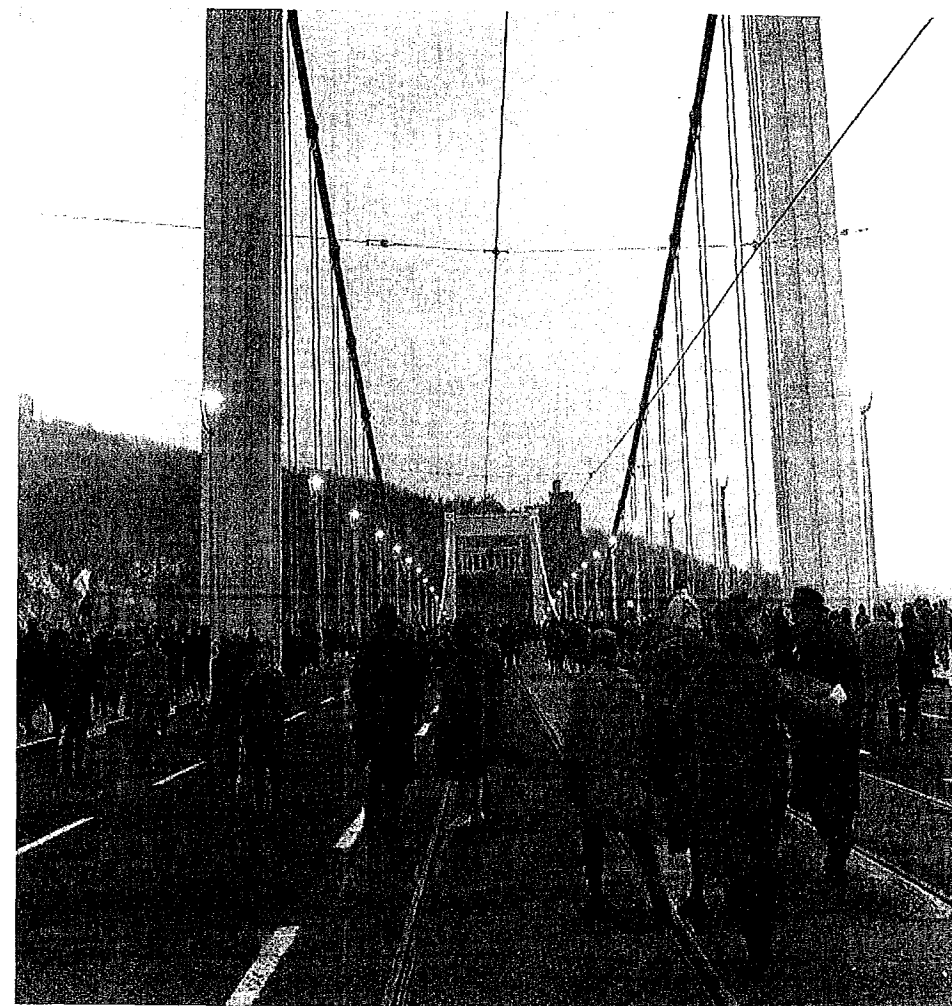
támadt a gondolat, hogy a Millenniumi Földalatti lejáratahoz a korabeli fényképek alapján visszaépítik az eredeti pavilon másolatát, de az épületet túlságosan hivalkodónak (és talán drágának) találták, ezért végül elálltak a kivitelezésétől. A tér díszkő burkolatot kapott, majd a Váci utcához csatlakozó mellékutcák térkövezése is elkészült. Ezt követően déli irányban haladt volna a felújítás, a Kálvin térig, amelynek rekonstrukcióját az ezredforduló környékén tervezték végrehajtani, a DBR-vonal és a ráckevei HÉV bekötésével egy időben.

Továbbra is heves vita folyt az autók kitiltása körül. A városvezetés terve az volt, hogy az észak–déli irányú átmenőforgalmat a rakpartra és a Kiskörútra terelik át,

ahol a DBR-vonal megnyitása után megszüntetik a villamost, s így az autók további helyet kapnak. Az V. kerületben uralkodó áldatlan állapotok, az autók és a gyalogosok heves szóváltásai mindenképp megoldásért kiáltottak. A „parkoláspolitikai” koncepció szerint a tanács kettős törekvésének kellett érvényesülnie: a forgalomkorlátozásnak és a parkolóhelyek bővítésének. Rendelet tiltotta a parkolást a társasházak belső udvaraiban, s ennek a lakosság többnyire eleget is tett. A Közlekedési Főigazgatóság folyamatosan vizsgálta, hogy a sűrűn beépített városrészben milyen módszerekkel lehetne az autóknak helyet nyerni. Lehetséges megoldásként szóba került a háztömbök pincéinek átalakítása mélygarázsrendszerre, ezt azonban a BUVÁTI túl drágának és munkaigényesnek ítélte. Így továbbra is a városképi szempontból vitatható parkolóházak építése maradt a fő csapásirány, amit az is jelezte, hogy az Aranykéz utcában egy újabb komplexumot kívántak felépíteni. Ugyanakkor azzal, hogy a Belvárosban megnövelték a parkolóhelyek számát, az idetartó forgalmat is vonzották és növelték. Ezért a P+R hálózat fejlesztése, ezzel a Belváros tehermentesítése tűnt a legjobb megoldásnak. Mivel azonban a P+R használatáról és a kombinált utazás során fellépő minimális kellemetlenség vállalásáról mindenkinek maga döntött, a megrögzött autósokat ez a megoldás sem tudta távol tartani a központtól. Figyelemre méltó, hogy az első P+R parkoló 1976-os megnyitását teljes érdektelenség övezte egészen 1979–1980-ig, amikor az olajárak drágulásával egyre többen választották a közlekedés kombinált formáját, olyannyira, hogy a KF és a BUVÁTI közösen kezdte vizsgálni P+R-rendszerek telepítését egyes villamos- és autóbuszvonalak mellé.²²

Mint látható, az 1980-as évek közepén már egyre kevésbé volt ok az optimizmusra a parkolás tekintetében, hiszen az V. kerületben már tagadhatatlanul érvényesültek a negatív tendenciák. Az *automobilizmus kifejlődésének hatása a fogyasztásra* című 1980. évi OMFB-tanulmány 1990-re kétféle, 1995-re 2,2–2,5 millió, míg 2000-re 2,6–3 millió darabos személygépkocsi-állományt valószínűsített, mondván: a fogyasztói preferenciarendszerben a saját autó továbbra is kiemelt helyen szerepel. A prognosztizált fejlődés népgazdasági feltételei közül, azt úthálózattól eltekintve, az álló gépjárművek térigényének kielégítése járt a legnagyobb költségekkel, hiszen 1990-ig csak a fővárosban kb. 1,6–1,8 millió m² parkolóterületet kellett volna kiépíteni. A KF szerint a szükséges kapacitás műszaki szempontból megteremthető ugyan, ám a gazdasági elemzések eredményei már óvatosságra intettek. Egy felszíni, szilárd burkolatú hely közterületen 30 000–40 000, lakótelepi, nyitott parkolópalettán 100 000–120 000, parkolóházban 200 000–250 000, míg mélygarázsban 300 000–350 000 forintba került. Ennek figyelembevételével a parkolási feszültségek megoldására nem, csupán enyhítésére lehetett vállalkozni, de arra is

²² Kovács Zoltán: Gyalogosparadicsom 2000-ben. Budapest, 1983/7. 2–5.



61. kép. Az Erzsébet híd megnyitása 1964-ben

csak akkor, ha a parkolás mellett a tömegközlekedés is jó színvonalú. Noha a Belváros ellátottsága (11 metrómegálló, sűrű felszíni villamos- és autóbusz-hálózat, rövid gyaloglási távolságok) világviszonylatban is kiemelkedőnek volt minősíthető, a tömeg- és egyéni közlekedés közötti munkamegosztás az V. kerületben – a nagyszámú hivatali gépjármű, a turisták és az ott élő, az átlagosnál jobb módú emberek szokásaira való tekintettel – 80:20%-os megoszlást mutatott, szemben a 84:16%-os fővárosi átlaggal. Ezért Budapest történelmi Belvárosában, főleg a nyári idegenforgalmi szezon idején, kifejezetten kritikussá vált a parkolás. A belvárosi udvarokban mindösszesen 560 gépkocsi elhelyezésére volt lehetőség, amihez a Bécsi út–Deák

Ferenc utca sarkán csatlakozott egy fizetőparkoló. A foghíjtelkek ilyen célú hasznosítása azonban ellehetetlenült, mivel a Váci utca 19–21., a Váci utca 20., a Vitkovics Mihály utca 11., a Semmelweis utca 11., a Vármegye utca 3–5. és az Aranykéz utca 4. sz. alatti ingatlanokat már átadták más célú hasznosításra. A Belváros belső harmadának háztömbjeit egy ideje statikusok vizsgálták, de arra a következtetésre jutottak, hogy egy-egy épület pincéjének önálló felhasználása – a problematikus udvari megközelítések, a komoly belső átalakítások, a drága berendezések miatt – nem célszerű. A korábban már felmerült ötletet, hogy több pince összevonásával parkolóhelyeket alakítsanak ki, az aránytalanul magas költségek, valamint a szóba jöhető helyiségeket sokszor kereskedelmi célra használó cégek ellenállása tette illuzórikussá. 1987 eleji átadással már épült az 500 férőhelyes Aranykéz utcai parkolóház, viszont az újabbak kialakításához a KF elengedhetetlennek tartotta a vállalati és a lakossági vásárlóerő mobilizálását. Előzetes tárgyalások után az OTP késznek mutatkozott arra, hogy hitelt nyújtson a lakosságnak parkolóhelyek létesítésére. Már azt is eredménynek lehetett tekinteni, hogy 1983 végére egy 3000 férőhelyes P+R rendszer volt kialakulóban.

A rendteremtési törekvésekre azonban soha nem látott szabálytalankodási hullámmal válaszoltak az autósok, főleg az Alkotmány utca–Bajcsy-Zsilinszky út–Tanács körút–Szabadsajtó út–Duna által határolt szektorban. Egy 1982-es felmérés alapján 6270 járműből 800 várakozott szabálytalanul. Az V. kerület illetékes szervei, az értékes lakásállományra és a műemléki környezetre hivatkozva, minden fórumon a forgalom és a parkolási nyomás csökkentését szorgalmazták. A lakók nyugalma és a gyalogosok biztonsága érdekében a KF úgy vélte, legalább 40%-os kapacitáscsökkentésre van szükség ahhoz, hogy a belvárosi célú utazásoknál mérsékelhető legyen a gépkocsihasználat. A 2200 parkolóhely megszüntetésére forgalomtechnikai beavatkozásokkal, a kizárólagosság megszüntetésével és a várakozási idő korlátozásával próbáltak sort keríteni, miközben jelentősen emelték a tíz év óta változatlan díjakat. A főváros a Budapesti Rendőr-főkapitányság részéről szigorúbb fellépést szeretett volna elérni, de ehhez az kellett, hogy a Belügyminisztérium szabályozza az alkalmazható rendőrhatalósági intézkedéseket. A KF ezzel párhuzamosan további P+R parkolók létesítését irányozta elő az Árpád hídi metróállomásnál (600), a Battyány téren (70), a Klinikák megállónál (110), autóbusz-személygépkocsi kombinációban a II. kerület, Hidegkúti út–Ördögárok útja csomópontban (50), illetve villamos-személygépkocsi kombinációban a III. kerület, Bécsi út–Vörösvári úti csomópontban (50). Hosszú távon számolni kellett azzal, hogy a belvárosi helyek többségéért fizetni kell majd, igaz, ennek ellensúlyozására 11 000 új P+R parkolót terveztek. A Várnegyedben még radikálisabb volt a parkolási stratégia, hiszen a Bécsi kapu tér és a Dísz tér közé, valamint az utóbbitól délre eső területekre már csak engedéllyel lehetett behajtani, amire kizárólag a helyi lakosoknak és néhány frek-



62. kép. Belvárosi betondzsungel. Fotó az Aranykéz utcai parkoló- és lakóházzal. A járdák már térkővel burkoltak. 1988

ventált boltnak volt jogosultsága. Ezzel egy időben a BKV az autóbuszjáratok sűrítésére készült; a VB komoly várakozásokkal tekintett a megnyitás előtt álló budavári siklóra, továbbá a Dózsa György térről a Széchényi Könyvtárba érkező három liftre. Mindazonáltal, a 460 új parkolóhelytől függetlenül, a szakma úgy nyilatkozott, hogy minimális gyaloglást a turistáknak is vállalniuk kell. A Várnegyedbe ugyanis nem szabad beengedni autóbuszokat, még ha a közelben 50 különjáratú várakozóhely létesült is.

A városrészközpontok közül a Moszkva tér volt a legneuralgikusabb, ahol a kapacitás messze elmaradt az igényektől. Számottevő javulásra azonban csak az általános rekonstrukció után lehetett számítani. A kedvezőtlen tömegközlekedési ellátás miatt hasonló tendencia érvényesült Újpest-Városközpontban, ám a kerületi központok többségénél csak alkalmanként bukkant fel kapacitásprobléma. Ezzel szemben az Újpalotai lakótelepen 3600 parkolóhely hiányzott, ugyanis elmaradt a

három, egyenként 300 férőhelyes garázs megépítése. Kispesten az volt a baj, hogy sokan a parkoló helyett a házakhoz közeli szervizutakat és zöldterületeket használták az autók tárolására. A szabályok kijátszásáról szólva dr. Dombrády Lórándné tanács-tag nem véletlenül hangsúlyozta, hogy a sikerhez mindenekelőtt a lakosságot kell megnyerni.²³ Fél évvel később a 2200 férőhely nyári megszűnésén kívül már némi javulásról számolt be a KF, ugyanis az öntöttvas korlátok vagy műkö babák segítségével a gyalogosfelületek tekintélyes részét (pl. Roosevelti tér, Eötvös tér, Vigadó tér, Felszabadulás tér, Tanács körút, Martinelli tér) elzárták a gépjárműforgalom elől. További eredmény, hogy a járdán parkoló gépkocsik számát sikerült visszaszorítani, igaz, nem a kívánt arányban. A fizetőzóna kiterjesztése visszafogta a hivatásforgalmi igényeket, mialatt 100%-ra ugrott a P+R parkolók kihasználtsága.

Mindezzel együtt a szabálytalanul várakozó járművek száma is gyarapodott. A BRFK és az V. Kerületi Rendőrkapitányság mintegy 15 000 alkalommal intézkedett: 7761 megbírságot személyt összesen 2,56 millió forint befizetésére köteleztek, 2075 gépjárművet elszállítottak, míg 181 esetben feljelentéssel végződött a hatósággal szembeni vita. Az Országos Anyag- és Árhivatal jóváhagyta a 4, 8, 12 forintos parkolási tarifákat, noha a főváros inkább 8, 12, 20 forintos rendszert szeretett volna, mondván, így lehet elérni a kívánt hatást. A turistákat szállító autóbuszok számára az Engels téren és a Szent István téren biztosítottak parkolási lehetőséget, a Március 15. tér déli oldalán azonban nem, nehogy rontsák a városképet. A P+R hálózatot csak részben sikerült tovább bővíteni, mert az 1984-re előírt 880-nal szemben csak 750 új parkolóhely jött létre: a Róbert Károly körút–Váci út csomópontjában 600, a Batthyány térnél az alsó rakparton 84, az Árpád fejedelem útján a Margit híd budai hídfőjénél 67. A program kudarcát egyrészt az anyagiak okozták (a Klinikák állomásnál és a Bécsi út–Vörösvári úti csomóponton), másrészt előre nem látható műszaki problémák (a Hidegkúti út–Ördögárok utcai parkoló esetében a csatornaépítés). A Várba vezető három lift elkészült, de a Széchényi Könyvtár nem tudta használni azokat üzemeltető hiányában, a sikló pedig még építés alatt állt. A sétáló-utca-rendszer kialakítása keretében a pesti oldalon az 1984-ben elkészült a Vörösmarty téri és a Vigadó utcai díszburkolat, melléjük 1985-re irányozták elő a Váci utcait a Vörösmarty tér és a Szabadsajtó út között, a Türr István utcait a Váci utca és az Aranykéz utca között, valamint a Kristóf tér burkolását. 1986–1987-ben sétáló-utca lett a Régi posta utca, a Párizsi utca, a Pilvax köz, a Kammerer Károly tér és a Vitkovics Mihály utca, majd 1988-ban a Fehér Hajó utca és a Biermann István utca. 1990-re irányozták elő a Váci utca déli, Tolbuhin (ma Vármház) körülig terjedő részének átalakítását. A megszűnő parkolóhelyeket részben az OTP kooperációjában pincegarázsok építésével, részben a Belváros déli területén egy újabb parkolóházzal

kívánták pótolni. A helyben lakók gondjait a térítés ellenében kapható, egész napos várakozási engedélyek kiadásával vélték megoldani. A Tanács körút–Kossuth Lajos utca–Szabadsajtó út–Duna–József Attila utca közé eső rész már védett zónának minősült, ahol a kívülről érkezők csak az átmenő útvonalakat használhatták. A mellékutcákba csak kapukon át lehetett volna behajtani. Rövid idejű várakozásra a Martinelli téri, az Aranykéz utcai parkolóházon túl az Engels téri, Deák Ferenc utcai és Március 15. téri parkolókban adódott lehetőség.²⁴

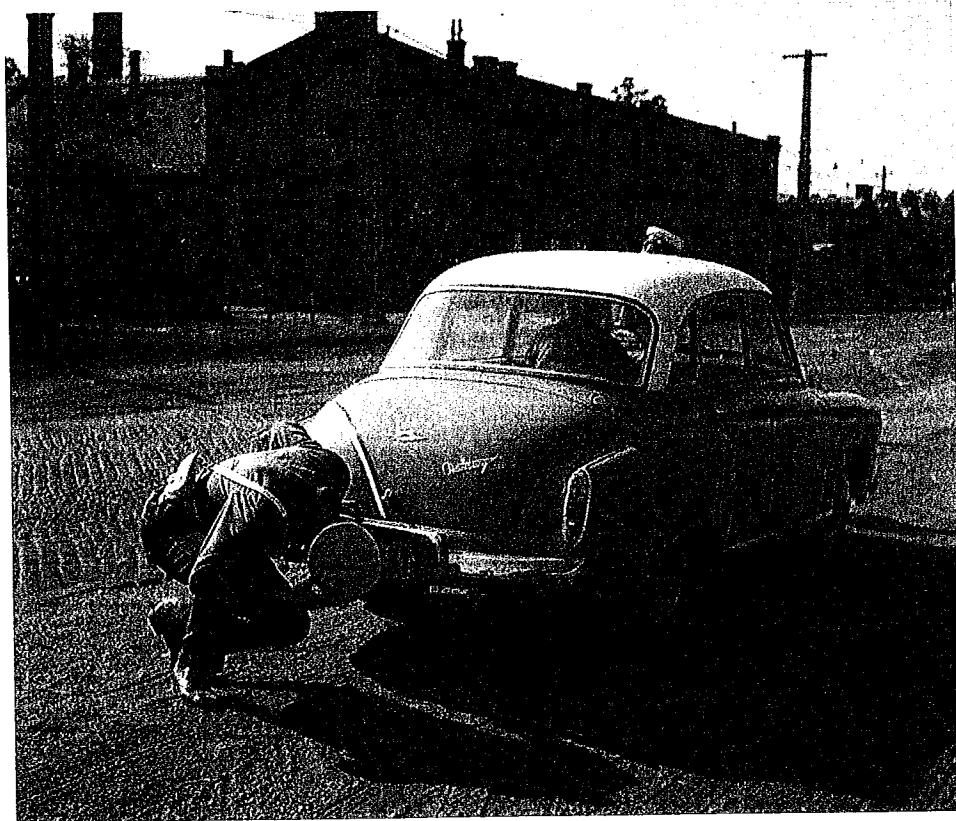
Az egyéni gépkocsi-közlekedés expanziója azonban megállíthatatlannak tűnt, így a belvárosi parkolóhelyek számának két évvel korábbi csökkentése, majd az 1985. május 15-én életbe lépő új tarifák (20, 12 és 8 Ft/óra/szgk.), illetve a fizetőzónák kiterjesztése csak ideiglenesen javított a szabálytiszta autósok pozícióján. A hosszú idejű várakozás lehetőségét áttették ugyan a sűrűn lakott területekről a rakpartra, ám a szabálytalanul parkoló járművek száma a hatványozottan tiltott helyeken – pl. díszburkolaton, parkokban, járdákon – is igencsak megnövekedett. A rendőri intézkedésnek nem volt igazi eredményre, mert 1985. április elsején 1430 db tilosban parkoló járművet sikerült tetten érni, azaz a vizsgált területen várakozó járművek 12%-át. A Fővárosi Közterület-felügyelet hatásköre 1986. március elsejétől a parkolási ügyekre is kiterjedt, az ellenőrzés és a tarifák beszedése azonban továbbra is a Fővárosi Garázsipari Vállalatnál maradt. A Fővárosi Tanács úgy döntött, hogy újabb 2100 hellyel bővíti a fizetős övezetet, bár a lakossági parkolás nehézségei korántsem voltak akkorák, mint ahogy több kerületi lakó állította, hiszen kedvezményt csupán a gépkocsi-tulajdonosok 3-5%-a igényelt. A parkolás szabályozása közben gondoltak a gyalogoszóna kiterjesztésére is, hozzátéve, hogy a kizárólagos használatú várakozóhelyekért kiemelt közterület-használati díjat kellene kérni az arra jogosult intézményektől. Valódi alternatívát azonban nem tudott felkínálni a városvezetés, mert bár a P+R kapacitás 800 férőhellyel bővült, így ennek révén 4000, ingyen használható szilárd burkolatú poszt állt az autósok rendelkezésére, 1990-ig legfeljebb 1000 újra lehetett számítani.²⁵

Minden erőfeszítés dacára a belvárosi állapotok jócskán ellentétesek voltak azzal az elképzeléssel, hogy a budapesti Belvárost „korszerű, az emberi környezet védelmét és gazdagítását egyaránt szolgáló, magas esztétikai színvonalú városközponttá” formálják. A valóságban általánossá vált a parkolóhelyek hiánya és a közúti és gyalogosforgalmat súlyosan akadályozó, sőt veszélyeztető tömeges szabálysértés, amely csúcsidőben nem csupán a felszíni tömegközlekedést, hanem a mentők és tűzoltók mozgását is ellehetetlenítette. A zajszint sok helyütt elérte a 80 decibelt, de az ólom- és a CO-szennyezettség is nyolcszorosa, illetve 2,5-szerese volt a hivatalos küszöbér-

²⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1984. XII. 19. 3. Napirendi pont. 17–31.

²⁵ BFL XXIII.102.a FT VB 1986. IV. 23. 6. Napirendi pont. 118–133.

²³ BFL XXIII.102.a FT VB 1984. VI. 20. 1. Napirendi pont. 1–21/187–188.



63. kép. Wartburg 311 személygépkocsi közúti ellenőrzés alatt a Ferencvárosi villamoskocszín előtt 1973-ban. Ma a kockaköves-poros utca helyén húzódik a Hungária körút

téknak. A városszépészeti beavatkozásoktól függetlenül az előző évekhez viszonyítva a helyzet sok tekintetben rosszabbodott. Ezért a Fővárosi Tanács döntése alapján a József Attila utca–Engels tér–Bécsi utca–Martinelli tér–Bárczy István utca–Tanács körút–Kossuth Lajos utca–Szabadsajtó út–Váci utca–Pesti Barnabás utca–Petőfi tér–Duna-korzó védett övezetté alakult, ahová csak engedéllyel lehet behajtani, és a várakozásért a legmagasabb tarifát kell fizetni. Az intézményeknek parkolóhelyenként havi 4400 forintot vagy évi 52 800 forintot kellett fizetniük. Ezzel egy időben az Arany János utca–Bajcsy-Zsilinszky út–Dalszínház utca–Kazinczy utca–Rákóczi út–Tanács körút–Engels tér–József Attila utca–Roosevelt tér–Széchenyi rakpart; valamint a Szabadsajtó út–Kossuth Lajos utca–Múzeum körút–Ferenczy István utca–Károlyi Mihály utca–Irányi utca–Belgrád rakpart által határolt terület is fizetőssé vált. Az összes parkolóhely 12–20 Ft/óradíj ellenében volt igénybe vehető, de itt is csak legfeljebb két óráig. Ugyanez az elv érvényesült a Kossuth Lajos tér–Alkotmány

utca–Bajcsy-Zsilinszky út–Arany János utca–Széchenyi rakpart; a déli szektorban pedig a Nyári Pál utca–Magyar utca–Tolbuhin körút–Belgrád rakpart négyszögben. Igaz, egy óra várakozás itt csak nyolc forintba került, és négy óra volt a maximum.²⁶

A megnövekedett gépjárműforgalom nem csupán heves vitákat keltett a parkolásról, de fájó gond volt a baleseti statisztikák aggasztó alakulása is. Az 1970-es évek elejének riasztó helyzete nem változott a nyolcvanas évtized második felére sem. A balesetelemzés már tudományos alapokon, külföldről elesett módszerekkel folyt; része volt a konfliktusvizsgálat is a gyalogosok és az autósok között, s a vizsgálat igen súlyos problémákat tárt fel. A zebrákat az autóvezetők az esetek túlnyomó részében fokozott sebességgel (akár az ideálisnak tartott 40 km/h kétszeresével) közelítették meg. Teljesen szokványos jelenségnek számított a többsávos utakon, hogy sokan a gyalogosoknak elsőbbséget adó, megálló gépjármű mellett változatlan sebességgel hajtottak el a párhuzamos sávon. Természetesen más anomáliákra is fény derült. A gyalogosokat megijesztő, blokkoló fékezéssel való megállás ugyanúgy elterjedt, mint a zebrákon átkelőknek a kikerülése a sávváltással (megállás és elsőbbségadás helyett). A gyalogostátkelőknél csoportokban haladók közé pedig főleg az autóbussz-vezetők hajtottak be előszeretettel. Az elsőbbség megadása is igen ritka jelenségnek számított, különösen az egyik legveszélyeztetettebb réteg, a kisgyermekesek esetében.²⁷ Az ittas vezetés problematikája is tovább élt, s az alkoholos befolyásoltság állapotában vezető ember társadalmi megítélése nem volt egyértelmű. Egyes vélemények szerint a közlekedési problémák a nyolcvanas években jelentkező társadalmi gondok kivetülései voltak. A társadalmi mobilizáció és az urbanizáció hatásai miatt ugyanis egyre nőtt a beilleszkedési zavarokkal küzdők rétege. Ez, egyéb deviáns magatartásformák mellett, a közlekedésben az „agresszív vezetők” megjelenésében csapódott le. A *Belügyi Szemle* egyik 1986-os cikkének szerzője felhívta a figyelmet arra, hogy az agresszív vezetők tábora két csoportra osztható: az ügyetleneké és a figyelmenlekeneké. Ez utóbbiak vizsgálata során érdemes párhuzamot vonni a fellazuló társadalom, a káros, nagymértékű individualizáció jelenségével. Gyakran tapasztalták, hogy a járművezetők másodpercnyi előnyökért vállaltak nagy kockázatot. „Vajon, ha életszínvonala megőrzése érdekében nem kellene a korábbinál nagyobb terheket vállalnia, többletmunkával előteremtenie azt a pénzt, amit fő munkahelyén korábban is megkeresett, ha nem lenne állandó időzavarban, a többség akkor is így viselkedne?” – tette fel a költői kérdést a szerző.²⁸

Problémás volt a járművek műszaki állapota is. Bár a kifejezetten műszaki hiba miatt bekövetkezett balesetek száma alacsony volt, az ütközésekben részt vevő

²⁶ BFL XXIII.102.a FT VB 1987. X. 21. 1. Napirendi pont. 3–34/74–79.

²⁷ Dr. Csúcs Andrásné–Bank Lajosné: A gyalogosok és a járművezetők közötti konfliktusok vizsgálata. *Belügyi Szemle*, 1986/1. 67–74.

²⁸ Dr. Irk Ferenc: Társadalom és közlekedésbiztonság. *Belügyi Szemle*, 1986/3. 28–35.

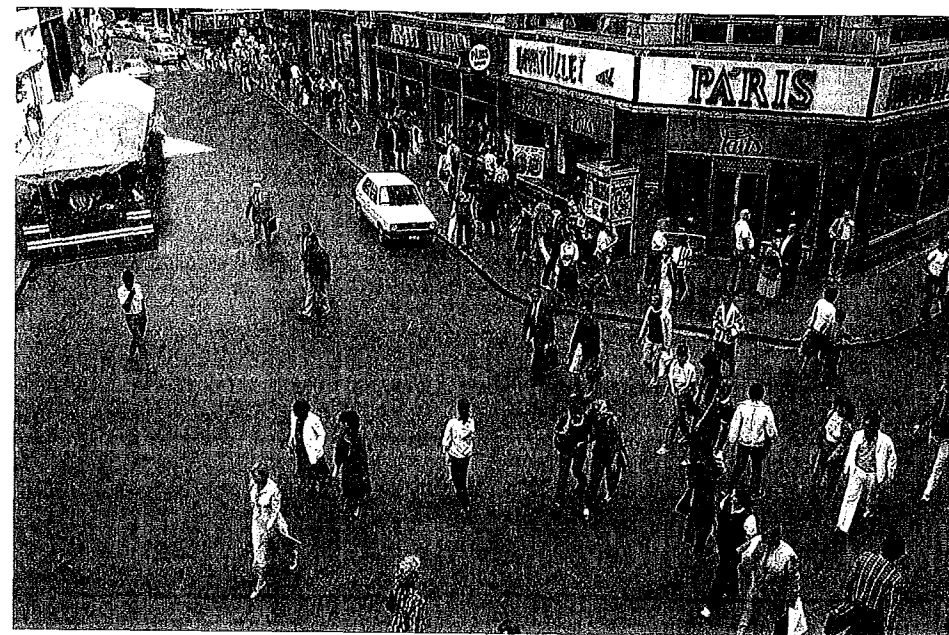
gépjárműveknél igen gyakran mutattak ki ilyen jellegű gondokat. A nyolcvanas évekre a magyar személygépkocsi-állomány előregedett, ráadásul a hazai forgalomban részt vevő autók már beszerzésük idejében is legfeljebb csak az európai középmezőnyhöz tartoztak. A MERKUR Vállalatnál bonyolult volt az autóvásárlás, és ez paradox módon nem a korszerű járművek, hanem az elavult, régi autók beszerzését tette könnyebbé, olcsóbbá. A szocialista gépjárműgyártásban a szinte ismeretlen innováció miatt évtizedeken keresztül hozták be az országba az idejétmúlt konstrukciójú járműtípusokat. A technológiai elmaradottság és a Nyugathoz való felzárkózás jegyében bevezetett sebességkorlátozás-emelések együttes hatása újabb balesetek kiváltó okává vált.²⁹ A nyolcvanas évek második felében sokan azt mondták, hogy a KRESZ-t kell szigorítani. Eluralkodott az a nézet, hogy a szabályok nem ismerése miatt történt a balesetek jelentős része. A *Belügyi Szemle* második írása azonban rácsófolt erre a vélekedésre. A vizsgálatokból ugyanis kiderült, hogy a balesetek okozói között (1000 vizsgált alany) egynél sem fordult elő, hogy ne ismerte volna a KRESZ szabályait. Mi több, sokkal jobban ismerték a közúti közlekedés szabályait, mint a véltlen áldozatok, akik közül egyébként többen egy alapvizsgának megfelelő feladatsort sem tudtak megoldani. A cikk szerzője itt ismét rámutatott a mentalitás kérdésre: szerinte ugyanis a „defenzív vezetés”, a mások hibájára való felkészülés olykor többet jelent a KRESZ szolgai követésénél. Álláspontját alátámasztotta azzal is, hogy az 1976–1977-es új szabályrendszer bevezetését igen intenzív propaganda követte, ám a statisztikák ennek ellenére is romlottak.³⁰ Természetesen a gyalogosok magatartása is számos veszélyhelyzet kialakulásához vezetett. A kutatások kimutatták, hogy a gyalog közlekedők körében eluralkodott egy igen káros felfogás, nevezetesen, hogy hiába érhet bárki más baleset, ő személy szerint akkor is sérthetetlen.³¹

A nyolcvanas évtizedben egyre inkább teret nyert az a nézet, hogy a problémák megoldásához nem csupán a technikát és az infrastruktúrát kell fejleszteni. A Belvárosban, illetve a belsőbb kerületekben az autóforgalom miatt kialakult helyzet javítása komplex rendezést kívánt, mivel ezekben a városrészekben már nem lehetett tovább növelni a kapacitást. A tartós tehermentesítést csak az elkerülő-harántoló útvonalak mielőbbi kiépítésével lehetett valóra váltani. A Fővárosi Tanács 1987-ben elfogadott távlati közlekedésfejlesztési tervében ennek megfelelően a dunai átkelési lehetőségek bővítésére tette a hangsúlyt. A legsürgetőbb feladat a Lágymányosi híd megépítése volt a Déli összekötő vasúti híd mellett. Távlati tervként már 1963-ban felmerült, hogy közúti Duna-alagutat építenek a Csalogány utca és az Alkotmány utca között; ez aktuális lett, távlati tervként pedig ismét megjelent a Csepel–Albert-

²⁹ Lencsés Károly: A gépjárművek környezetszennyezésének ellenőrzéséről. *Belügyi Szemle*, 1986/11. 68–70.

³⁰ Dr. Irk Ferenc: Társadalom és közlekedésbiztonság. *Belügyi Szemle*, 1986/3. 28–35.

³¹ Dr. Irk Ferenc: Baleset-meg(nem)előzés magyar módra. *Belügyi Szemle*, 1987/6. 48–53.



64. kép. Gyalogosforgalom a Kristóf téren, 1982

falva híd. Az új átkelőkön kívül 1988 és 1997 között kívántak sort keríteni a többi híd rekonstrukciójára is. Új elemként bekerült a fejlesztési tervekbe a kerékpáros forgalom ügye, bár a számítások szerint az egy főre jutó napi 2,41 helyváltoztatásból Budapesten csupán 0,01 történt kerékpáron, ezért rövid távon nem is tartották indokoltnak egy összefüggő hálózat megteremtését. Épp emiatt nem is várták a kerékpáros utazások számottevő növekedését, még az ezredfordulóra is csupán 0,02–0,05 értékkel számoltak.

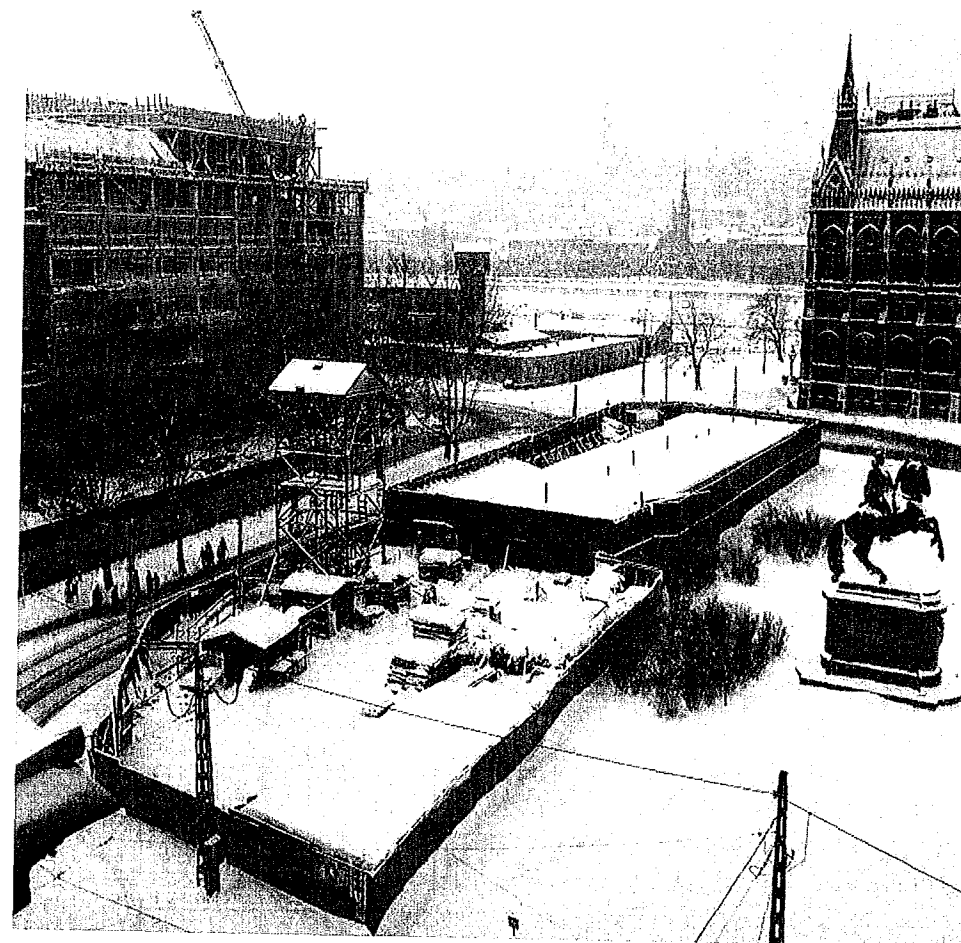
A sajtóban megjelent szakmai véleményeknek megfelelően a Fővárosi Tanács fejlesztési tervébe is az a megállapítás került be, hogy a kertvárosi övezetekben, illetve a lakótelepek környékén sűrűsödik majd a bicikliforgalom; az épülő Káposztásmegyéri lakótelepen ennek megfelelően már széles, közös használatú járdákat létesítettek. Szükségét látták annak is, hogy a jelentősebb szabadidős forgalmú kivezetőutakkal párhuzamosan kerékpárutakat építsenek; ez a gyakorlatban a Duna-kanyar, Hűvösvölgy, a Velencei tó és a Balaton, Ráckeve, Vác felé vezető irányokat jelentette. A városrészek összeköttetésének javítása érdekében felmerült az az igény, hogy minden hidat tegyenek alkalmassá kerékpározásra is; ugyanakkor a Hungária körúton belüli területeken nem látták rentábilisnak a kerékpáros útvonalak elkülönítését. A hétfégi forgalom kiindulópontjainak a P+R parkolókat szánták, ahol az egyéni vagy a tömegközlekedéssel érkezők átváltak kerékpárra, és azzal folytat-

ják útjukat. Némi koncepciótlanságra utal, hogy a kerékpárok hét közbeni őrzésének vagy a P+R parkolóba szállításának metódusaira nem tért ki a fejlesztési terv.

A gyalogosforgalmat tekintve a szakemberek szerint a Belvárosban folytatni kell az esztétikus, művészi kialakítású sétálóutcák kialakítását, s emellett foglalkozni kell a forgalmasabb csomópontokkal. A kelet–nyugati metró hatvanas években tervezett aluljáróit kinőtte az utazóközönség: kapacitásproblémák jelentkeztek az Astoriánál, a Baross téren és az Őrs vezér terén. Ez utóbbi helyen a szűkre méretezett műtárgyat egy új aluljáró volt hivatott kiváltani, amelynek átadását 1990-re időzítették. Ugyanakkor általános elvként megfogalmazták, hogy a jövőben rámpák vagy mozgólépcsők segítségével gyorsítják az aluljárók gyalogosforgalmát. Az „emberközpontú város” jelszavával bevették a tervbe a légszennyezettség kérdését is, bár nem gondoltak nagy ívű fejlesztésekre. Ráadásul az 1987-es anyag deklarálta: a városban a levegő minősége tovább fog romlani, ezért a jelenlegi minőség megtartása lehet a maximális cél. A forgalmat, amennyire mód van rá, a belső városi részekből kivezetik távolabbra, és a hazai kétütemű járművek arányán is változtatnak, ugyanis Magyarország a világon a második volt a kétütemű gépkocsik arányát illetően (37%). Ezért, bár szintén konkrét időpont meghatározása nélkül, de szükségesnek látták, hogy a kétütemű járműveket kivonják a forgalomból, s emellett csökkentsék a benzin ölmertartalmát. A Fővárosi Tanács az ezredforduló környékére tervezte a zajvédelmi beruházások megvalósulását is; szó volt itt a zajos gépkocsik számának korlátozásáról, a halk üzemű, elektromos tömegközlekedési járművek terjesztéséről, éjszakai sebességkorlátozásokról, az előírt védőtávolságok ellenőrzéséről és az úthálózat differenciált fejlesztéséről stb.³²

Hiába volt azonban bármilyen intézkedés, a Belváros közlekedési gondjai nem enyhültek, sőt súlyosbodtak. Egy 1988-as jelentés „anarchikus állapotként” jellemezte az V. kerületben uralkodó helyzetet. Május 14-től ezért új forgalmi rend bevezetését javasolták, melynek legexponáltabb része az áruszállítási rendszer átalakítása volt. Szerencsére a tanács információi szerint a vállalatok többsége kifejezetten partner volt ebben a kérdésben. Nem úgy a lakosság, amely makacsul ragaszkodott azon kiváltságához, hogy ingyen parkolhasson és kötöttségek nélkül autózzon a kerületben, így elutasította azt a konstrukciót, amelyben ezer óráig ingyenesen, utána pedig meghatározott díj ellenében parkolhatna a Belvárosban, így az V. kerületi tanács nyomására a Fővárosi Tanács kénytelen volt engedelményeket tenni ebben a kérdésben. Végül is a májusban bevezetett új parkolási és forgalmi rend szerint a kerületbe (természetesen nem számítva az átmenőforgalmat lebonyolító főútvonalakat) behajthattak a helyi lakosok, a vállalatok, közintézmények,

³² BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Budapest és agglomerációs kapcsolatainak távlati közlekedésfejlesztési terve. 1987. X. 27.



65. kép. A téli álomba szenderült Kossuth tér a metró városképi elemmé vált építési területével, 1971

a tömegközlekedés járművei, a taxik, a megkülönböztetett jelzésű kocsik; a célforgalmú áruszállítók és a szolgáltatótevékenységet ellátó nagyvállalatok gépjárművei.³³ Az intézkedések hatálybalépését széles körű propaganda előzte meg. A Magyar Rádió *Krónika* adásai ötször, a *Napközben* kétszer, a *168 óra* egyszer foglalkozott a témával, s a külföldi magyarok tájékoztatására a *Szülőföldünk* című műsorban is interjú készült. A Magyar Televízió a *Budapesti regionális adás* keretében háromszor tárgyalta az ügyet, amely ugyanakkor a tévéhíradóban is feltűnt. Míg a *Hét* című

³³ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. Javaslat a belváros közlekedési helyzetének javítására teendő intézkedésekről. 1988. III. 29.

műsor jelezte, szívesen tudósítana a fejleményekről, a napilapok és főleg a közlekedési profilú heti- és havilapok nagy terjedelemben foglalkoztak az elképzelésekkel. A védett övezet lakói a 100 forintos parkolási illeték fizetésével egész évre szóló ingyenes várakozási engedélyhez jutottak, amihez hasonlókat csak olyan közintézmény, vállalat, szövetkezet kaphatott, amelynek házon belüli parkolója volt. Tíz kiemelt szerepkörű közintézménynek kizárólagos használatú, közterületi parkolóhelyet jelöltek ki, éves szinten 58 000 forintért. A többi közületi szereplő évi 35 000 forint ellenében behajtási engedélyhez juthatott, ám semmi garancia nem volt rá, hogy járműveik szabad helyet is találnak. Az áruszállításhoz normál esetben kizárólag 3,5 tonnánál kisebb össztömegű tehergépkocsikat lehetett igénybe venni úgy, hogy a 26 koncentrált rakodóterület este 6-tól másnap reggel 10 óráig volt használható. Igaz, egyes vendéglátóhelyek és néhány élelmiszerüzlet, húsbolt a romlandó árukra való tekintettel mentesült a korlátozás alól, mivel kilenc pontnál délután 1 és 4 óra között is megállhattak a szállítók. A kisiparosok és magánkereskedők számára a személygépkocsival történő áru fuvarozásra adtak ki behajtási engedélyeket, de rakodni csak kijelölt pontokon, a KRESZ betartásával volt szabad. Létezett még egy ideiglenes meghatalmazás, amely az előre nem látható, eseti igények kielégítését szolgálta (költözés, bútor vagy tartós fogyasztási cikk szállítása, rendezvény vagy protokollesemény), kivételes elbánásban viszont csak a sajtó (Magyar Rádió, Magyar Televízió), valamint a Belügyminisztérium részesült.³⁴

Egy évvel később a Fővárosi Tanács a tapasztalatokat összegezve igen jó eredményről tudott beszámolni. A belépő forgalom 5,3%-kal, a célforgalom pedig 16%-kal csökkent. Alacsonyabb lett a zajszint is, tisztult a terület levegője: a CO-szenyyezettség harmadára, a levegő ólomtartalma a negyedére, a formaldehidpor pedig a felére csökkent, míg a NO₂-szintje az egészségügyi határérték alá esett. Természetesen a fővárosiak számtalan módon igyekeztek kijátszani a parkolási rendszert: fiktív beköltözésekkel, összeköltözésekkel szereztek engedélyeket, vagy egyszerűen figyelmen kívül hagyták a tiltást. Hallgatólagos „partner” volt ebben a rendőrség, amely idővel csökkentette a behajtások ellenőrzését, ezáltal fellazult a rendszer is. Nem jártak elől jó példával az állami rendszámú kocsik: 45%-uk illetéktelenül hajtott be a kerületbe. Ezzel szemben a tehergépjárművek sofőrjei sokkal jobban tisztelték a szabályt, az áru fuvarozást végző kocsik közül csak 7% lépett a védett övezetbe jogosulatlanul. Jelentősen javult a belvárosi felszíni tömegközlekedés menetideje: 100%-ban tarthatóvá vált. Az új 15A jelzésű autóbuszjárat kihasználtsága pedig 30-50% körül mozgott. A kedvező tapasztalatok alapján a jelentés javasolta

³⁴ BFL XXIII.102.a FT VB 1988. V. 4. 5. Napirendi pont. 183–202.

a tanácsnak, hogy a rendszert terjesszék ki az V. kerület északi részeire, valamint a VI., VII., VIII. és IX. kerület belső részeire is, és építsenek további parkolóházakat.³⁵

1990 után a parkolási helyzet tovább romlott, mivel a hatósági szervek tekintélyvesztése, valamint a szétagrozott önkormányzati rendszer sokáig nem tette lehetővé a szabálytalankodók elleni fellépést. Ezzel egy időben jellemzővé vált, hogy a parkolásra alkalmas üres telkeket vagy a meglévő, kiépített várakozóhelyeket – pl. a Déli pályaudvar szomszédságában – eladták a bevételszerzésre koncentráló kerületi önkormányzatok. A P+R parkoló létesítésére alkalmas területeket a főváros soha nem tudta megszerezni, ugyanakkor a magánbefektetők az elmúlt években már elérték, hogy Budapest belső városrészeiben oda is nagy kapacitású mélygarázs vagy parkolóház épüljön, ahol azt a forgalmi szempontok nem indokolják.

³⁵ BFL XXIII.101.a A Fővárosi Tanács irataiból. A belváros közlekedését javító intézkedések tapasztalatai, javaslatok a továbbfejlesztésre. 1989. III. 31.



66. kép. Metróvezető, segédvezető és forgalmista az Astoria állomáson 1977-ben

BEFEJEZÉS

Az észak–déli metró legfiatalabb szakaszát megnyitó ünnepséget akár szimbolikusnak is lehet tekinteni, mivel ezzel az aktussal véget ért a hazai tömegközlekedés fénykora. A rendszerváltást követő években a nagy létszámú ipari üzemek többsége megszűnt vagy összezsugorodott. Az új ágazatok, illetve a mindössze néhány fővel működő magánvállalkozások sokszor rugalmasabb munkaszervezéssel dolgoznak. Ez azt jelenti, hogy a munkavállalók jó része olyankor indul el otthonról, vagy a munkából haza, amikor még vagy már nincs tömegközlekedés. A szolgáltatók pedig, a Volán távolságiautóbusz-viszonylatait nem számítva, gyakorlatilag nem követték az igények változását. A nemzetközi pénzvillám az 1990-es évektől folyamatosan arra presszionálta az egymást követő kormányzatokat, hogy a források szűkösségére való tekintettel csökkentsék a közösségi közlekedési vállalatokra fordított kiadásokat, mindenekelőtt a dotációt. Az ominózus világbanki követelés, valamint az ebből származó megszorítások sorozata időről időre járatritkításokhoz, a teljesítmények csökkentéséhez vezetett, amely viszont többször is sztrájkot generált a Magyar Államvasutaknál, a BKV-nál és valamivel ritkábban a Volán Vállalatoknál. A konfliktus elkerülése érdekében az állam, mint tulajdonos, egyre inkább helyt adott az elbocsátásokat helytelenítő szakszervezeti kéréseknek, csak hogy ennek révén fennmaradt a túlfoglalkoztatottság, miközben a pazarló gazdálkodást sem sikerült megszüntetni. A bürokratizálódás folytatódott, hiszen egy rosszul gazdálkodó szervezet, ha saját magának kell végrehajtania takarékosági intézkedést, mindig a terepen dolgozók közül fog elbocsátani embereket, vagy pedig ebben a munkavállalói csoportban fog élni a kiszervezés adta lehetőségekkel. Az utóbbi tendencia sokszor azért is károsnak bizonyult, mert az alvállalkozók mindig a legkisebb költséggel végezhető tevékenységeket vették magukhoz, soha nem a drágán ellátható alapfeladatot. Ennek tipikus példája volt a BKV autóbusz-üzletágában zajló folyamat, ahol 1999-től 2012-ig az alvállalkozók rendszerint azokat a külterületi, periferikus vonalakat vették át, amelyek kevés autóbuszsal és gépkocsivezetővel is üzemeltethetők, miközben a magasabb költ-

séggel fenntartható, csuklós járművekkel kiszolgált viszonylatok és a régi járműparkra méretezett karbantartó bázis – egy-két kisebb garázs megszüntetésétől eltekintve – a főváros cégénél maradtak. Bár a 2007-ben beharangozott tömeges járatritkítást a civil szervezetek és a lakossági tiltakozás megakadályozták, 2016 folyamán erre mégis sor került az önkormányzati rendszer finanszírozásában beálló negatív változások miatt. Az utazóközönség a rendszerváltás óta mindinkább úgy érzi, hogy a tömegközlekedési cégek működése teljesen öncélú: az utasközpontúság helyett a veszteség csökkentésére irányuló tulajdonosi, a működtetési hibákból eredő kockázat csökkentésére és ennek nyomán a „jó munkavégzésért” kapható prémiumok megőrzésére irányuló üzemeltetői, valamint a munka mennyiségének csökkentésére irányuló szakszervezeti érdekek dominálnak. Ez viszont elvándorlásra készíti azokat, akik ezt megtehetik. Mindezzel párhuzamosan a főváros környezeti állapota romlik. A közúti forgalom növekedése – a megszorításoktól és az időnkénti durva benzináremelésektől függetlenül – a rendszerváltás óta állandó, ám a fejlesztések még annyira sem tudtak az igényekkel lépést tartani, mint a tanulmány által vizsgált korszakban. A forráshiány itt csak az egyik tényező; a másik, hogy 1991 óta olyan önkormányzati törvény van hatályban – az 1991. évi LXV. törvény –, amely a kiemelt beruházásokra vonatkozó, pár évvel ezelőtt véghezvitt módosítástól eltekintve korlátlan autonómiát biztosít a helyhatóságoknak. Az utóbbiak döntéseit csak törvényességi okból lehet felülvizsgálni, miközben az országos vagy fővárosi jelentőségű nagyberuházásoknál is a kerületek vagy az érintett település jegyzői hivatala adja ki az építési engedélyt. A polgármesterek, félve választói haragjától, a megmérettetésen való bukástól, sokszor a legracionálisabb, legszükségesebb beruházásokat is megvétózták, vagy különutas politikájukkal rendkívül megdrágították, amint azt a Kőröshegyi völgyhíd vagy az M6-os Budapest–Bóly autópálya esete is mutatja.

Ma már nyilvánvaló, hogy a Rákóczi úti villamos megszüntetése volt az államszocializmus közlekedéspolitikájának súlyosabb hibája. A döntéshozók ugyanis félreértették a tömegközlekedési viszonylatok párhuzamosságára vonatkozó meghatározást. A kelet–nyugati metróval a Déli és a Keleti pályaudvar, továbbá a Széna téri helyköziautóbusz-végállomásra érkező vidékiek, illetve az Örs vezér téren átszálló utasok kétségtelenül gyorsabban elérték a Belvárost, ám a kis távolságú utazási igényeket a metró tudta kiszolgálni. Ahogy megszűnt az Új-Budáról az Erzsébet hídon keresztül közvetlenül továbbhaladó 19-es, valamint a Moszkva térről a Bosnyák tér irányába közlekedő 44-es villamos, úgy a metróállomások közötti területre irányuló, valamint a Dél-Buda és az I. kerület Vár-hegy mögötti része által generált utasforgalom elszállításához újabb és újabb autóbusz-viszonylatok szolgálatba állítására volt szükség. Ennek következtében az 1980-as évek végére már valóságos autóbuszkonvojok közlekedtek a Kossuth Lajos utcán és a Rákóczi

úton, s ezek a fővárost elkerülő gyűrű hiányában az ország egyik legfontosabb tranzitútvonalának szerepébe kerültek. A főváros kelet–nyugati közúti tengelyén állandósultak a torlódások. A személygépkocsik száma a vártól gyorsabban növekedett, s ez nem járt együtt a beígért többszintes parkolók (parkolóházak) építésével; de még ennél is nagyobb gondot jelentett, hogy a fővárosba vezető országos és helyi érdekű vasútvonalak mentén nem épült ki a megfelelő parkolókapacitás. A tarifaközösség a szolgáltatók ellenérdekeltsége miatt nem jöhetett létre, ugyanis a BKV, a MÁV és a Volán is abban volt érdekelt, hogy az utast, végig a saját hálózatában tartva, a legközelebb vigye úti céljához. Ez adta ugyanis az érintett alágazat vonzerejét vagy az utóbbi hiányát. Az, akinek egyszerre több bérletet is meg kellett volna vásárolnia – anyagi lehetőségétől függően –, egyre jobban hajlott arra, hogy az egyéni közlekedést válassza.

Irodalom

Levéltári források

MAGYAR NEMZETI LEVÉLTÁR ORSZÁGOS LEVÉLTÁR (MNL OL)

I. Magyar Szocialista Munkáspárt (MSZMP)

288. fond (f.) 5. csoport: Politikai Bizottság 1956–1989.

288. f. 15. cs. Államgazdasági Bizottság 1964, 1972.

288. f. 15. cs. Gazdasági Bizottság 1985.

288. f. 27. cs. MSZMP KB Ipari és Közlekedési Osztály 1964.

288. f. 25. cs. Ipari és Közlekedési Osztály 1961.

288. f. 3. cs. MSZMP Kongresszusok. XI. Kongresszus 1975.

XXXV.1.a.4 MSZMP Budapesti Végrehajtó Bizottság (VB) 1960–1963.

XIX-A-83-a b Minisztertanács (MT) 1959–1987.

XIX-A-91 Állami Tervbizottság (ÁTB) 7. dosszié 1982.

XIX-A-91 ÁTB 10. dosszié 1985.

XXIX-L-1-e Magyar Nemzeti Bank (MNB) Titkárság 1978–1985. 454. doboz 1976–1978.

XXIX-L-1-e MNB 630. doboz 1982.

XXIX-L-1-e MNB 716. doboz 1985.

XIX-J-1-j Külügyminisztérium (KÜM) szigorúan titkos (SZTI) iratok. Anglia, 1975. 31. doboz.

XIX-H-1-c Közlekedési és Postaügyi Minisztérium (KPM) TÜK iratok. 10. doboz 1953.

XIX-H-1-p KPM Bebrits Lajos kormánybiztos iratai. 3. doboz. 1956.

XIX-H-pp-2 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály 1957–1976. 88. doboz.

XIX-H-1-pp-2 KPM Közlekedéspolitikai Főosztály 1974. 87. doboz.

XIX-H-1-pp-4 KPM Tanácsi Közlekedési Főosztály (TKFO) 1958–1976. 77. doboz 1964–1965.

XIX-H-1-pp-4 KPM TKFO 87. doboz 1974.

XIX-H-1-pp-4 KPM TKFO 110. doboz 1972.

XIX-H-1-rr-2 KPM Miniszteri iratok 1970–1981. 38/a doboz.

XIX-H-1-rr-5 KPM Miniszteri iratok 1984–1988. 1. doboz 1984.

XIX-H-1-pp-15 KPM 1981–1988. 261. doboz 1983.

XIX-H-1-pp-15 KPM 555. doboz 1986.

XIX-H-1-pp-15 KPM 584. doboz 1986.

XIX-H-1-pp-15 KPM 586. doboz 1986.
XIX-H-1-pp-15 KPM 764. doboz 1985.
XXIX-H-10-a Betonút Rt. 114. doboz 1973.
XXIX-H-10-a 118. doboz 1973.
XXIX-H-22-b VOLÁN TRÖSZT 22. doboz 1977.
XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ 1970–1987. 1. doboz 1984.
XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ 6. doboz 1986.
XXIX-H-121 VOLÁNBUSZ 8. doboz 1987.

BUDAPEST FŐVÁROS LEVÉLTÁRA (BFL)

XXIII.101.a Fővárosi Tanács. Tanácsülési jegyzőkönyvek 1960–1990.
XXIII.102.a Fővárosi Tanács VB 1960–1990.
XXIII.124 Fővárosi Tanács VB Közlekedési Igazgatóság 1965–1977.

MAGYAR ÁLLAMVASUTAK (MÁV) KÖZPONTI IRATTÁR VISSZAMINŐSÍTETT TÜK IRATOK 1971–2003.

67/1960.
235/1966.
50/1980.

Publikált források

Országgyűlési Értesítő (OE)
1968. X. 17.

Magyar Közlöny
1968/86. (1968. X. 31.)
1971/82. (1971. XI. 23.)

Memoárok

Berecz János: *Kádár élt... „az velünk van”*. Második rész. Munkatársra voltam.
Duna International, Budapest, 2010.
Csernok Attila: *A komáromi pontonhíd*. Fekete Sas Kiadó, Budapest, 2008.

Folyóiratok

Budapest, 1964–1987.
Belügyi Szemle, 1986–1987.
Korall, 2013.

Közlekedéstudományi Szemle, 1977.
Social History, 2009.
Századvég – Köz-politika, 2004/3–4.
Városi Közlekedés, 1977., 2002.

Napi sajtó

Esti Hírlap, 1989.
Népszabadság, 1974., 1976., 1978., 1980., 1987., 2001.
Népszava, 1990.
Magyar Hírlap, 1987., 1988., 1990.
Tőzsdei Kurír, 1990.

Elektronikus anyagok

Magyar Rádió (MR): Csúcsforgalom 1972. VI. 2. D-3318/4/1 (tekercs)
Magyar Televízió (MTV) Budapesti Körzeti Stúdió 1990. IX–X.

Internetes források

www.tortenelmitar.hu
www.bparchiv.hu
www.hirtv.hu
www.parlament.hu
www.bkv.hu

Interjúk

Benda Györggyel, Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala Tömegközlekedési Alosztályának munkatársával, 2001–2002.
Jancsa Tiborral, a Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatala Közlekedésfejlesztési Osztályának tanácsosával, 2010. XI. 25.

Szakirodalom

Aczél Endre: *Acélsodrony*. Hetvenes évek. Park, Budapest, 2010.
Arday Lajos: *Az Egyesült Királyság és Magyarország*. Mundus Kiadó, Budapest, 2005.
Benedek István Gábor: *Földalatti történet*. Kosmosz Kiadó, Budapest, 1982.
Borhi László: *A vasfüggöny mögött. Magyarország a nagyhatalmi erőterben 1945–1968*. Ister Kiadó, Budapest, 2000.
Dr. Nagy Rudolf–Dr. Szabó Dezső: *Budapest közlekedése tegnap, ma, holnap*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977.

Erdősi Ferenc: *Európa közlekedése és a regionális fejlődés*. Dialóg, Budapest–Pécs, 2000.

Fischer Ferenc: *A megosztott világ. A Kelet–Nyugat, Észak–Dél nemzetközi kapcsolatok fő vonásai (1941–1991)*. Ikva, Budapest, 1993.

Földes György: *Az eladósodás politikatörténete 1957–1986*. Maecenas, Budapest, 1995.

Földi András: Az új Erzsébet híd tervezésének előkészítése. 1951. 11. 28. – 1959. 10. 15. In: *A régi és az új Erzsébet híd tudományos ülés előadásainak gyűjteménye*. Budapest, 2003. október 10. MAGÉSZ, Budapest, 2004.

A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I–III. Szerk.: Bencze Géza–Koroknai Ákos–Sudár Kornélia–Szekeres József. BKV, Budapest, 1987.

Frisnyák Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. MTA Történettudományi Intézet, Budapest, 2001.

Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedés, politika*. MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont, Budapest, 2011.

Gömöri Endre: *Irán. Egy amerikai modell bukása*. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1979.

Havas Péter: *Attlee-től Brownig. A brit Munkáspárt kormányzati tapasztalatairól (1945–2008)*. Napvilág Kiadó, Budapest, 2009.

Legát Tibor: *Buszos könyv*. József Műhely, Budapest, 2009.

Legát Tibor: *Közlekedik a főváros*. József Műhely, Budapest, 2008.

A Magyar Szocialista Munkáspárt határozatai és dokumentumai 1956–1962. Sajtó alá rendezte: Vass Henrik, Ságvári Ágnes. Kossuth Könyvkiadó, Budapest, 1973.

Matolcsy György: *Sokk (vagy kevés?)*. Kairosz Kiadó, Budapest, 1998.

Pál István: A budapesti közlekedés fejlesztése a politika napirendjén 1959–1972. In: *Budapest a '60-as években*. Szerk.: Feitl István. Napvilág Kiadó, Budapest, 2009.

Pető Iván–Szakács Sándor: *A hazai gazdaság négy évtizedének története 1945–1985*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1985.

Thoma László: *Alternatívák nélküli társadalom*. Tanulmányok, publicisztikai írások. Gondolat, Budapest, 1995.

Ungvárszki Ágnes: *Gazdaságpolitikai ciklusok Magyarországon (1948–1988)*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 1989.

Várszegi Gyula: *A világ metrói*. Idegenforgalmi és Propaganda Kiadó Vállalat, Budapest, 1986.

Képek jegyzéke

1. Népköztársaság úti (Andrássy út) életkép 1957-ben. Ikarus 30, Ikarus 60 típusú autóbuszok, korabeli járdafelfestés, a kép jobb alsó sarkában pedig forgalomirányító őrbódé. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 10890)
2. Az Erzsébet híd pesti hídfőjének helye és a Március 15. tér sarka, 1961. A régi hídfő bontása a végéhez közeledik, a Március 15. teret pedig a kibontott és osztályozott kőtömbök foglalják el. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 103682)
3. A Gellért lépcső és környéke 1960-ban. Az autóbusz a Hegyalja útra kanyarodik. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 103646)
4. Az autó (GAZ-Volga) mint státuszszimbólum, 1957. (Fotó: Fortepan/Umann Kornél, k.a.: 28103)
5. A második világháborúban megsemmisült Erzsébet híd budai hídfője és környéke 1956-ban. A hídfő lekerítve, gazosan, forgalom alig mutatkozik. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 5334)
6. A Deák Ferenc tér 1958-ban. Előtérben a metróépítés munkaterülete téglakerítéssel körbevéve. (Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_10, k.a.: 104074)
7. Budafok–Nagytétény HÉV-végállomás a Móricz Zsigmond körtéren 1957-ben. A kocsik a „gomba” körül fordultak. (Fotó: Fortepan/Székács András, k.a.: 18180)
8. Váltókezelő és jelzőszárlós forgalomirányítás a Moszkva téren, 1958. (Fotó: Fortepan/Székács András, k.a.: 18160)
9. Csepeli elágazás, 1960. Az egyenesen haladók a Boráros térig vezető HÉV vágányai, jobbra a Pesterzsébetig futó HÉV vágányai fordulnak. Utóbbit 1978-ban szüntették meg. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80053)
10. Ferenciek tere, 1961-ben a Matild-palotából fényképezve. A képen az Erzsébet híd újjáépítése előtti közlekedési rend figyelhető meg. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 103654)
11. A metróállomáshoz kapcsolódó aluljáró építése a Deák Ferenc téren, 1959. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_10, k.a.: 104105)
12. Vasúti átjáró a Fehérvári út és a Kővirág sor sarkán, mögötte a Budafok–Nagytétényi HÉV felüljárója. (1960. Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80111)
13. Autóbusz-vezető és -szerelő: életkép Ikarus 60-as autóbusszal, 1965. (Fotó: Fortepan/Ferencvárosi Helytörténeti Gyűjtemény, k.a.: 25677)

14. Az első 7c busz áthalad az Erzsébet hídon, 1964. (Fotó: Fortepan/Nagy Gyula, k.a.: 58840)
15. A Nemzeti Színház teljes pompájában, 1964. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 97193)
16. Bontás alatt a Nemzeti Színház, 1965. (Fotó: Fortepan/Pálinkás Zsolt, k.a.: 31611)
17. Gödöllő-Palotakert HÉV-állomás, 1961. A korban a HÉV vonalain jelentős teherforgalom volt. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80168)
18. Pelfordulás a Könyves Kálmán körúton, előtérben egy trolibusz tatja, háttérben a Kőbánya felső-Keleti pu./Józsefvárosi pu. vasút felüljárója, 1961. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_10, k.a.: 104262)
19. A Déli pályaudvar 1962-ben emelt új utascarnoka, mögötte még állnak a régi épületek. 1973-ban, a metró építéséhez kapcsolódóan Kővári György tervei alapján a csarnokot kibővítették, a Déli Vasút felvételi épületének helyére pedig irodaházat húztak fel, a pályaudvar ekkor nyerte el mai formáját. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 102860)
20. Kézi váltóállítás a Nyugati pályaudvaron, 1970. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65817)
21. Kerepesi út, Rákosfalva HÉV-megállónál a Körvasút felüljárója felé tekintve, 1960. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80395)
22. Teljes üzem a Baross téren. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65631)
23. Jó az öreg a háznál: a kisköldöklatti 6-os pályaszámú, 1896-ban gyártott motorkocsijából és a nagy utasforgalom miatt a hatvanas években forgalomba állított vezérlőkocsiból álló vonata csattog a városligeti váltókon 1969-ben. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 97744)
24. A múlt és a jövő. Az első budapesti metrókocsi, röviddel érkezése után, a Fehér úton egy lovas szekér társaságában, 1968-ban. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 97646)
25. A metrókocsik elegáns utastere 1970-ben. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 94864)
26. Kültelki útviszonyok 1959-ben, Ifjúság utca–Hurok utca sarok. Háttérben a József Attila-lakótelep. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 103838)
27. A megújult Blaha Lujza tér 1966-ban, nem sokkal az aluljáró átadását követően. Az Astoriához hasonlóan itt is épült feljáró a Rákóczi úton közlekedő villamosok megállóihoz, ám 1972-ben, a kelet–nyugati metró teljes átadását követően néhány nappal a villamosvonalon megszűnt a forgalom. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65457)
28. Vágányfelújítás a Nagykörúton, 1972-ben. (Fotó: Fortepan/Urbán Tamás, k.a.: 89948)
29. Emelők a 3469-es kocsi a BKV Fehér úti főműhelyében, 1972. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 98233)
30. Kalauz nélküli (KN) 6-os villamos a falatnyi peron mellett, 1965. (Fotó: Fortepan/Nagy Gyula, k.a.: 50380)
31. A megújult Baross tér a 19-es és a 44-es villamossal. A Rákóczi úti villamosvonalakat 1973-ban megszüntették, 1971. (Fotó: Fortepan/Urbán Tamás, k.a.: 87793)
32. A BAH-csomópont építése 1975-ben. (Fotó: Fortepan/Kádas Tibor, k.a.: 84825)
33. Forgalom a Móricz Zsigmond körtéren 1973-ban. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65974)

34. Az M1–M7-es autópálya közös szakaszának építése, a mai Eger út környékén, a város felé nézve, 1962-ben. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 91792)
35. A Váci út az Újpesti vasúti híd pesti hídfőjéről fotózva, 1960. A kép bal szélén Budapest első lóvasútjának, a Kálvin tér–Újpesti lóvasútnak az indóháza ma is áll. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80071)
36. A félkész Kacsóh Pongrácz úti csomópont gazzal felvert munkaterülete 1980-ban. A forgalom még a régi, kétsávos úton zajlik, de már állnak az új hídszerkezetek. Háttérben a Városliget és a Széchenyi fürdő. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66486)
37. A frissen elkészült M3-as bevezetője a Kassai tér környékén. Előtérben a Nagy Lajos király útjához kapcsolódó felüljáró, mely egyben az M3-as le- és felhajtója is. 1983. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 67084)
38. Dugó a szélesítésre váró Árpád hídon, 1981-ben. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66582)
39. Formálódik a pesterzsébeti városközpont új arca: épül a lakótelep és a Gubacsi hídhöz vezető felüljáró. A provizórikus hídszerkezeten át vezetnek a HÉV vágányai, a támfal alatt pedig a Ferencváros–Kelebia vasútvonal fut. 1976. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66192)
40. Emlékeztető: a Hegyalja út–Alkotás utca–Budaörsi út találkozási pontja 1960-ban. Később erre a helyre épült a BAH-csomópont. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 80138)
41. Az óbudai autóbuszgarázs 1975-ben Ikarus 180-asokkal és új Ikarus 260-asokkal. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 99366)
42. „Egy gyönyörű barátság kezdete.” Első szériás Ikarus 280 típusú autóbusz a BKV színeiben, 1975-ben. (Fotó: Fortepan/Nagy Gyula, k.a.: 60115)
43. ZIU–5 trolibusz belső tere 1980-ban. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66426)
44. Atlétatrikóra vetkőzött trolibuszvezető küzd a ZIU–9 típusú trolival és a nyári hőséggel, 1982. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 22508)
45. Típuskavalkád a Szépilona kocsisínpén 1975-ben. Az acélvázastott villamosok mellett egy modern Ganz-csuklós is helyett kapott. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 98839)
46. A frissen átadott Kálvin téri aluljáró és a metróállomás bejárata, 1977. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 99416)
47. Az észak–déli metró központi forgalmi menetirányítójának pultja a BKV új forgalomirányító központjában. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66456)
48. A Marx tér (Nyugati tér) átalakulásának első lépései: a majdani közúti felüljáró egyik pillére már áll, épül a hatalmas aluljáró is. A pályaudvar épületét is tatarozzák. A villamosok terelt pályán közlekednek. 1979. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 99464)
49. A néhány napja megnyitott Arany János utcai metróállomás bejáratánál elhelyezett utastájékoztató táblát tanulmányozza egy járókelő. Az észak–déli vonal már a Lehel térig ér. 1982. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66711)
50. Végjáték: az észak–déli metró Újpest-Központ állomásának és a Bajcsy-kihúzóvágányok alagútjának építése 1987-ben. Háttérben az Újpest Áruház. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 99509)

51. Érkező vonat és rakodásra váró teherkocsik a szentendrei HÉV Békásmegyer-Pütkösdfürdő állomásán, 1978. (Fotó: Fortepan/LHM, k.a.: 93604)
52. Villamosra várók tömegei és autókavalkád a Kálvin tér tűzfalai közt, 1973. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65978)
53. Az éjszakai Szent Gellért tér 1969-ben. (Fotó: Fortepan, k.a.: 5074)
54. Autóbuszok igyekeznek áthaladni az átépítés alatt álló Baross téren a Rottenbiller utca felől, 1968. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65633)
55. A mai 4-es metróhoz vezető aluljárószárny építése a Kálvin téren 1975-ben. A tér új elrendezése eleve két gyorsvasúti állomás utasforgalmához igazodott. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 98867)
56. A gyalogosforgalomnak megnyitott Váci utca 1978-ban. (Fotó: Fortepan/Urbán Tamás, k.a.: 89117)
57. Az Astoria új aluljárójának kijáratok 1963-ban. Megfigyelhető, hogy a Rákóczi úti villamosmegállóhoz is épültek kijáratok, a bal oldali kijárat befedve a mai napig megvan. (Fotó: Fortepan/Budapest Főváros Levéltára. Levéltári jelzet: HU_BFL_XV_19_c_11, k.a.: 102859)
58. Káosz a Felszabadulás téren (Ferenciek tere) 1975-ben, az észak–déli metró állomásának építése alatt. (Fotó: Fortepan/Urbán Tamás, k.a.: 88615)
59. A „Vezess baleset nélkül!” felirat nem segített. Ikarus 620 balesete a Belvárosban, 1965. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65104)
60. Kerékpárossors, 1970. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65819)
61. Az Erzsébet híd megnyitása 1964-ben. (Fotó: Fortepan/Nagy Gyula, k.a.: 58549)
62. Belvárosi betondzsungel. Fotó az Aranykéz utcai parkoló- és lakóházról. A járdák már térkővel burkoltak. 1988. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 99518)
63. Wartburg 311 személygépkocsi közúti ellenőrzés alatt a Ferencvárosi villamoskocsiszín előtt 1973-ban. Ma a kockaköves-poros utca helyén húzódik a Hungária körút. 1973. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 65989)
64. Gyalogosforgalom a Kristóf téren, 1982. (Fotó: Fortepan/Magyar Rendőr, k.a.: 66945)
65. A téli álomba szenderült Kossuth tér a metró városképi elemmé vált építési területével, 1971. (Fotó: Fortepan/UVATERV, k.a.: 98016)
66. Metróvezető, segédvezető és forgalmista az Astoria állomáson 1977-ben. (Fotó: Fortepan/Ferencvárosi Helytörténeti Gyűjtemény, k.a.: 25968)

Névmutató*

Ábrahám Kálmán, dr. 73
 Aczél Andor 26
 Aczél Endre 102, 144, 202, 206
 Ádám József 86
 Ajtai Miklós 40
 Aradi Lajos 44, 45
 Arday Lajos 102
 Averkijev, Vlagyimir Georgijevics 191

Balogh László 225
 Bank Lajosné 239
 Bartos István 159
 Bata István 74
 Bebrits Lajos 17
 Békesi László, dr. 115, 118, 135, 156, 198
 Bencze Géza 48
 Benda György 173
 Benedek István Gábor 14, 45, 72, 74, 92, 148, 201, 204
 Benyó Bertalan 113, 114
 Berecz János 123, 206
 Bielek József, dr. 216
 Bíró Lajos 140, 142
 Bodonyi József Béla 194
 Bódy Zsombor 12
 Borhi László 17

Borkó Gyula 38
 Brezsnjev, Leonyid Iljics 72

Callaghan, James 102
 Czilli Zsuzsanna 140

Csanádi György, dr. 54, 61, 78, 94, 102, 144
 Csányi Péter 171
 Cseri István 138
 Csernok Attila 23, 202
 Csíkhelyi Béla 227
 Csúcs Andrásné, dr. 239

Daczó József 53, 70, 92, 143, 150, 153, 155
 Dalmy Tibor, dr. 110
 Dávid Ferenc, dr. 200
 Demszky Gábor 124, 218
 Derzsi András 121, 185, 208
 Dombrády Lórándné, dr. 236

Erdősi Ferenc 99

Farkas Béla 150
 Feitl István 99
 Fellegi Tamás 228, 229
 Fischer Ferenc 207

* A kurzíva szedett nevek, illetve oldalszámok a hivatkozott szakirodalom szerzőire, szerkesztőire utalnak.

Földes György 111
Földi András 18
Frisnyák Zsuzsa 12, 14, 23, 48, 71, 99, 102, 116,
137, 152, 180

Gáspár Tibor 195
Gérnyi Kálmán 216
Giltner Andor 128, 179
Gobbi Hilda 45
Gömöri Endre 202

Gyulai Géza, dr. 92, 147

Halász Zoltán 225
Harrer Ferenc 36
Havas Péter 102
Horváth Mihály 68

Irk Ferenc, dr. 239, 240
Iványi Pál 216

Jancsa Tibor 124, 136, 137, 139, 207
Jaruzelski, Wojciech 206

Kádár János 17, 72, 206
Kalocsai Péter 49
Katona András 118, 216
Kelemen János 92, 192
Kelemen Lajos 36, 41–43, 45, 61, 104, 105, 135,
149, 158, 177
Keller László 149, 163, 164
Kemer Vilmos 86
Kerkápoly Endre, dr. 92, 194
Kopta Károly 38
Koroknai Ákos 48
Koszigin, Alekszej Nyikolajevics 72
Kovács Gábor 191
Kovács Zoltán 224, 227, 229, 230, 232
Kovácsné Frigyes, dr. 192

Köllő Józsefné 38
Kövári György 58, 192
Kutas László 191–192

Lázár István 230
Legát Tibor 12, 13, 53
Lelkes Mihály 214, 215
Lencsés Károly 240
Lotz Károly 124
Lukács András 227, 228

Major Tamás 45
Mányi Szabó István 90
Matolcsy György 200, 207
Menich Péter 205
Mező Imréné 85
Mihályfy Árpád 117
Miklóssy Endre 113, 114
Molnár Endre 135, 193, 198, 223
Molnár János 90, 149, 156
Mulató János 70, 84, 125
Müller Tibor 164

Nagy Ernő, dr. 126
Nagy Ervin, dr. 104, 107, 175, 222
Nagy Imre 15
Nagy Rudolf, dr. 11, 12, 14, 49, 56, 71, 78, 80, 81,
91, 96, 104–109, 115, 116, 126, 128, 130–133,
135, 141, 181, 193, 198, 204–206, 221, 223

Ocskay Zoltán 15
Okajima 102
Orbán Viktor 219

Pahlavi, Reza 202
Pál István 99, 103, 124
Papp György 150
Pataki Béla 198
Pető Iván 17

Petrus Alajos, dr. 110
Péteri György 225
Pintér László, dr. 93, 95, 190
Pongrácz Pál, dr. 131

Rádi Péter 224
Rákosi Mátyás 15
Reischl Antal, dr. 97, 104, 105, 128, 131, 132,
134, 135, 183, 198
Riss Jenő 146
Rózsa László, dr. 19, 93, 95, 190, 194
Rödönyi Károly 61, 62, 84, 102, 177, 193
Rymorz Pál 172

Ságvári Ágnes 23
Sarlós István 43, 61
Schulek János 112
Simándi Irén 14
Skoda Lajos 87, 143
Sohár István 180
Sós György 62
Stadinger István 115, 138, 156
Sudár Kornélia 48

Szabadits Antal 191
Szabó Dezső, dr. 11, 12, 14, 49, 109, 141, 204,
221
Szabó Gábor 229
Szakács Sándor 17
Szécsi László 117
Szekeres József 48
Szépvölgyi Zoltán 61, 62, 71, 72, 97, 105, 106,
108, 116, 128, 158, 185, 187, 193, 194, 199,
201, 223
Sztálin, Joszif Visszarionovics 13–15

Tapolczai Kálmán 114
Telek János 61
Thoma László 112

Tímár Mátyás 200, 201
Trafnek Antal 108
Ungvárszki Ágnes 16, 17
Urbán Lajos 118, 121

Várszegi Gyula 45
Vass Henrik 23
Vincze Oszkár 70
Vinkovits István 191
Vörös Attila 119

Zahumenszky József, dr. 159, 160, 163, 164, 171
Zajtai György 172



X 254075

Pál István, az ELTE tanára, e könyvében levéltári kutatásai alapján a budapesti közlekedés fejlesztésének történetét írta meg az 1956 utáni időszakban, tanítványa, Szabó Csaba közreműködésével. A folyamatban – kivéve a legfiatalabbakat – a fővárosiak valami módon mindannyian érintettek voltak, ezért a mű az olvasók széles köréhez szól.

A szerzők a bevezetőjükben az ötvenes évek végének közlekedési viszonyait és a belőlük adódó problémákat ismertetik. Megállapítják, hogy az ország felgyorsított ipari fejlődését, a főváros lakosságának felduzzadását nem tudta követni az infrastruktúra bővülése, s egyes területeken már-már elviselhetetlen állapotok uralkodtak. Az 1960-as években először újraindult több felfüggesztett vagy halogatott beruházás – a kelet-nyugati metró építése és az Erzsébet híd megvalósítása, majd fokozatosan az új beruházások kerültek előtérbe. A 70-es évek extenzív fejlődésének eredményei imponálóak – noha a szerzők a kudarcokat és a melléfogásokat sem hallgatják el – míg a következő évtized a megváltozott nemzetközi helyzetre és az ebből fakadó gazdasági nehézségekre való tekintettel már az elbizonytalanodás, a kiűtkeresés korszaka. A beruházások terén itt már a „mentsük a menthetőt” lehetne a jelszó.

A mű időrendben halad előre, miközben sokszor egy-egy nagyobb téma részletezése köré csoportosítja mondanivalóját. Ilyen az Erzsébet híd felépítése, a 4-es metró sorsa vagy a parkolás gondja. A gondos megfogalmazások és magyarázatok segítségével szinte végigéljük a villamosközlekedés, az autóbusz- és trolibusz-közlekedés, a HÉV és a metró sorsát, mai fővárosi közlekedésünk kiformálódását.

A gazdag képanyag összegyűjtése Szabó Csaba munkája (aki egyébként mozgonyvezető). A képek felelevenítik közelmúltunkat, és fellazítják a tudományos leírások szövetét. Egy-egy régi fotót nézve feltehetjük a kérdést: „Mi lett belőle?” Szinte pusztán területen kiépült a BAH-csomópont, a kézi váltóállás helyett modern irányítórendszer működik, sőt, ma már a közösségi közlekedés egyes járműveinek nyomon követése is megvalósult. Tennivaló persze még lenne bőven, s ezt a szerzők nem is hallgatják el, ahogy a közösségi közlekedés jövőjével kapcsolatos aggodalmaikat sem.

PÁL ISTVÁN - SZABÓ CSABA - A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE A POLITIKA NAPIRENDJÉN 1957-1990

A BUDAPESTI KÖZLEKEDÉS FEJLESZTÉSE

A POLITIKA NAPIRENDJÉN

1957-1990



PÁL ISTVÁN - SZABÓ CSABA